



Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuunnitelma

Toiminta- ja suunnitelma-asiakirjat

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuunnitelma

Toiminta- ja suunnitelma-asiakirjat



Toiminta- ja suunnitelma-asiakirjat

TIEH 1000167

Kartat:

- © Tiehallinto
- © Lahden kaupunki
- © Hämeenkosken kunta
- © Kärkölän kunta



Tiehallinto

Asiantuntijapalvelut
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 22 11

Asiasanat: Liikenneturvallisuus, suunnitelmat

Aiheluokka: 80

TIIVISTELMÄ

Tässä työssä on laadittu kokonaisvaltainen liikenneturvallisuuksuunnitelma Etelä-Päijät-Hämeen kuntiin (Artjärvi, Asikkala, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahti, Nastola ja Orimattila). KVT -työn suunnitelmat laadittiin seudullisina yhteistyössä kaikkien kuntien kanssa.

Suunnittelualueella tapahtui vuosina 2002–2006 keskimäärin 850 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuodessa. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui keskimäärin 190 vuodessa. Liikenneonnettomuuksissa menehtyy keskimäärin 9 henkilöä vuodessa. Onnettomuuksien laskennalliset kustannukset olivat noin 70 miljoonaa euroa vuodessa, joista kuntien osuus on noin 15–20 %; 12 miljoonaa euroa.

Suunnitelmassa asetetaan sekä määrällisiä että laadullisia liikenneturvallisuuden parantamistavoitteita. Liikenneturvallisuuden määrälliset parantamistavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin ja Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuuksitavoitteisiin. Alueella tavoitteena on, että vuonna 2015 henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtuu vuodessa korkeintaan 125 kappaletta (vähenemä noin 35 %).

Seudun täsmennetyt liikenneturvallisuuden tavoitteet ovat:

- Jatkuvan ja aktiivisen liikenneturvallisuuksuustyön seurantajärjestelmän aikaan saaminen
- Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Ajonopeuksien alentaminen
- Liikenneturvallisuuksuusteisten asenteiden edistämien
- Alkoholin aiheuttamien haittojen vähentäminen liikenteessä

Liikenneympäristön parantamistarpeita kartoitettiin nykytilan analyysin, onnettomuusanalyysin, kuntakyselyn ja asiantuntijahaastattelujen avulla. Kuntakyselyssä saatiin runsaat 800 liikenneympäristön parantamiskommenttia. Maastossa paikan päällä tutustuttiin yli 200 kohteeseen. Liikenneturvallisuuksukyselyyn vastanneiden mielestä seudun liikenteen suurimmat ongelmat ovat piittaamattomuus liikennesääntöjä ja muita tiellä liikkujia kohtaan, tienkäyttäjien asenteet liikenteessä sekä alkoholin ja huumeiden käyttö.

Suunnittelualueelle esitetään yhteensä 104 liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä. Pääpaino on pienissä, kustannustehokkaissa ja toteuttamiskelpoisissa toimenpiteissä. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet parantavat seudun liikenneturvallisuutta, vähentävät onnettomuuksien määrä ja niiden vakavuutta. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on noin 11,6 miljoonaa euroa, josta Tiehallinnon osuus on noin 69 %. Suunnitelman aikajänne on noin 10 vuotta. Jos kaikki Tiehallinnon maanteiden toimenpiteet toteutettaisiin, olisi toimenpiteillä saavutettu laskennallinen henkilövahinko onnettomuusvähenemä noin 0,867 henkilövahinko onnettomuutta vuodessa.

Työn yhteydessä organisoitiin uudelleen KVT-työtä tavoitteenaan työn vakiinnuttaminen ja jatkuvuuden parantaminen. Tämän työn aikana toiminut liikenneturvallisuuksuryhmä laajentuu ja toimii työn jälkeen seudullisena ohjausryhmänä liikenneturvallisuuksuustyölle. Ryhmään kuuluu edustus kaikista kunnista sekä kuntien eri hallintokunnista. Lisäksi ryhmän kuuluu Tiehallinnon, Liikenneturvan, Lääninhallituksen ja poliisin edustajat. Jatkossa ryhmä tulee kokoontumaan kaksi kertaa vuodessa. Työn pääpaino on kuitenkin edelleen kuntien liikenneturvallisuuksuryhmissä, joiden toimintaa on työn aikana edistetty.

Sisältö: Yhteinen osa**TIIVISTELMÄ**

1	JOHDANTO	11
2	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	12
2.1	Maankäyttö ja väestö	12
2.2	Tieverkko	14
2.3	Aikaisemmat liikenneturvallisuussuunnitelmat	15
2.4	Liikennejärjestelmätyö	15
3	LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT SEUDULLA	17
3.1	Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa	17
3.2	Etelä-Päijät-Hämeen liikenneonnettomuudet	17
3.3	Onnettomuuskustannukset	21
3.4	Liikenneturvallisuuskysely ja asiantuntijahaastattelut	21
3.5	Maastotarkastelut	29
4	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET SEUDULLA	33
4.1	Valtakunnalliset ja läänin tavoitteet	33
4.2	Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelma 2006-2010	34
4.3	Toiminnalliset tavoitteet	34
4.4	Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoitteet	35
5	LIIKENNEYMPÄRISTÖN TURVALLISUUDEN YLEISIÄ PARANTAMISKEINOJA	37
5.1	Johdanto	37
5.2	Liikenneturvallisuustyön yleiset tavoitteet	38
5.3	Maankäytön suunnittelu ja toteutus	38
5.4	Tie- ja katuverkko	39
5.5	Kevyen liikenteen verkko	40
5.6	Katutilat ja teiden reunaympäristöt	41
5.7	Nopeusrajoitukset	42
5.8	Väistämisvelvollisuusjärjestelmä	43
5.9	Tie- ja katuverkon liittymät	43
5.10	Teiden ja kevyen liikenteen väylien risteykset	44
5.11	Koulut	46
5.12	Valaistus	47
5.13	Yksittäiset liikennemerkkit ja viitat	48
5.14	Kunnossapito	48
5.15	Tienvarsimainonta	48
5.16	Esteettömyyden edistäminen	49

6	LIIKENNETURVALLISUUSTOIMENPITEIDEN YHTEENVETO	53
7	VAIKUTUKSET	56
7.1	Suunnitelmallinen liikenneturvallisuustoiminta	56
7.2	Liikenteen ohjausjärjestelyt	56
7.3	Kunnossapitotoimenpiteet	56
7.4	Rakenteelliset parantamistoimenpiteet	57
7.5	Esteettömyyden edistäminen	58
7.6	Henkilövahinko-onnettomuuksien väheneminen	58
8	KASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSTYÖN YLEISIÄ PARANTAMISKEINOJA	59
8.1	Johdanto	59
8.2	Eri hallintokuntien ja sidosryhmien tehtävät	60
8.3	Tärkeimpiä sidosryhmiä	65
8.4	Tiedottaminen	66
8.5	Liikennevalvonta	67
8.6	Liikenneturvallisuustyön organisointi	67
8.7	Seudullisia liikenneturvallisuustyön organisoimismalleja	68
8.8	Liikenneturvallisuustyön seuranta	69
9	KASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA	70
10	LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN ORGANISOINTI SEUDULLA	80
10.1	Liikenneturvallisuustyön kehittämisprosessi suunnitelman aikana	80
10.2	Liikenneturvallisuustyön nykytila seudulla	81
10.3	Liikenneturvallisuustyön organisointi seudulla	82
10.4	Jatkotoimenpiteen ja seuranta	84

Sisältö: Kuntakohtainen osa

11 ARTJÄRVI	86
11.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat	86
11.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet	88
11.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	90
11.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma	90
11.5 Toimenpideohjelma	91
11.6 Jatkotoimenpiteet	93
12 ASIKKALA	94
12.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat	94
12.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet	96
12.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	98
12.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma	99
12.5 Toimenpideohjelma	99
12.6 Jatkotoimenpiteet	102
13 HOLLOLA	103
13.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat	103
13.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet	105
13.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	107
13.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma	107
13.5 Toimenpideohjelma	108
13.6 Jatkotoimenpiteet	112
14 HÄMEENKOSKI	113
14.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat	113
14.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet	115
14.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	118
14.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma	119
14.5 Toimenpideohjelma	119
14.6 Jatkotoimenpiteet	122
15 KÄRKÖLÄ	123
15.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat	123
15.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet	125
15.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	128
15.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma	129
15.5 Toimenpideohjelma	129
15.6 Jatkotoimenpiteet	132
16 LAHTI	133
11.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat	133
11.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet	135
11.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet	138
11.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma	139
11.5 Toimenpideohjelma	139
11.6 Jatkotoimenpiteet	144

17 NASTOLA	145
17.1 Liikenneturvallisuuuden nykytila ja ongelmat	145
17.2 Liikenneturvallisuuuden kannalta ongelmalliset kohteet	147
17.3 Liikenneturvallisuuustyön tavoitteet	149
17.4 Aikaisempi liikenneturvallisuuksuunnitelma	150
17.5 Toimenpideohjelma	150
17.6 Jatkotoimenpiteet	154
18 ORIMATTILA	155
18.1 Liikenneturvallisuuuden nykytila ja ongelmat	155
18.2 Liikenneturvallisuuuden kannalta ongelmalliset kohteet	157
18.3 Liikenneturvallisuuustyön tavoitteet	159
18.4 Aikaisempi liikenneturvallisuuksuunnitelma	159
18.5 Toimenpideohjelma	160
18.6 Jatkotoimenpiteet	163
19 PÄÄTEIDEN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN	164
19.1 Valtatie 4	164
19.2 Valtatie 12	164
19.3 Valtatie 24	165

1 JOHDANTO

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuunnitelma käsittää kahdeksan kunnan alueen. Suunnitelma sisältää Artjärven, Asikkalan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan ja Orimattilan liikenneympäristön parantamissuunnitelmat sekä seudullisen liikenneturvallisuuksuustyön kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman.

Liikenneympäristön parantamissuunnitelman tavoitteena on seudun liikenteen vaaranpaikkojen kartoittaminen ja liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden määrittäminen. Liikenneturvallisuuksuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman (KVT-suunnitelma) tavoitteena on seudun KVT-työn nykytilanteen kartoittaminen ja liikenneturvallisuuksuustyön organisointi ja käynnistäminen.

Suunnitelma sisältää kaikki osiot, mutta erillisinä raporteina ovat jaettavissa kvt-suunnitelma sekä kunkin kunnan liikenneympäristön parantamissuunnitelma.

Suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta työn aikana on vastannut ohjausryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

- Katja Levola Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
- Mikko Haapala Anjalankosken kaupunki
- Tarja Tolvanen-Valkeapää Lahden kaupunki
- Antti Ojanen Orimattilan kaupunki (30.8.2007 saakka)
- Raimo Ikäheimonen Orimattilan kaupunki (1.9.2007 alkaen)
- Jukka Makkonen Artjärven kunta
- Ahvo Kunttu Asikkalan kunta
- Mika Lastikka Hollolan kunta
- Paavo Vuori Hämeenkosken kunta
- Lauri Pouri Kärkölan kunta
- Hans Forss Nastolan kunta
- Sonja Heikkinen Etelä-Suomen lääninhallitus
- Satu Tuomikoski Liikenneturva, Lahden aluetoimisto
- Jorma Halme Lahden kihlakunnan poliisilaitos
- Satu Koivu Orimattilan kihlakunnan poliisilaitos
- Kari Miettinen Liikkuva poliisi, Lahden yksikkö

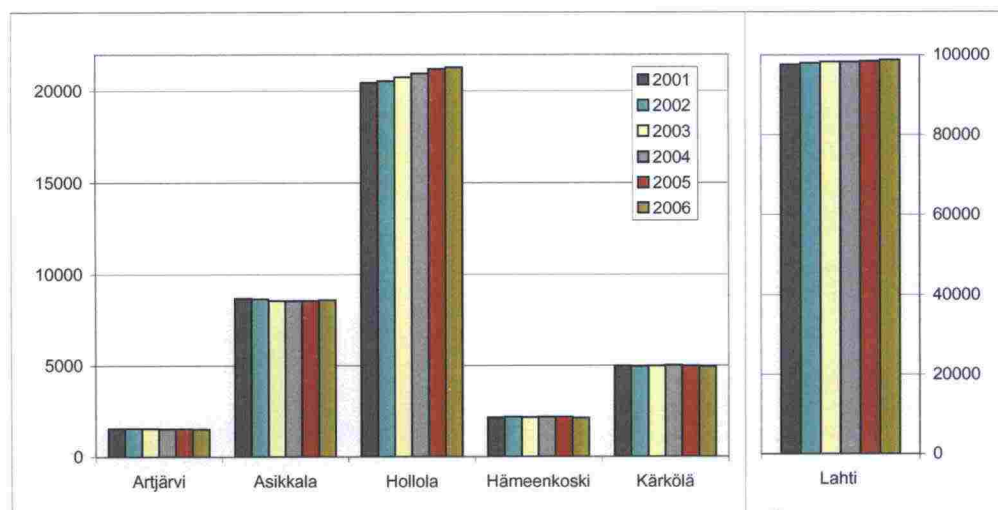
Liikenneturvallisuuksuunnitelman tilaajana ovat toimineet Tiehallinnon Hämeen tiepiiri, sekä kaikki alueen kunnat. Tiehallinnossa työstä on vastannut Katja Levola. Suunnitelman on laatinut Ramboll Finland Oy, josta projektin vetäjänä ja KVT työstä vastaavana on toiminut Teemu Kinnunen. Projektisihteerinä ja liikenneympäristötyöstä on puolestaan vastannut Lauri Vesanen.

2 TYÖN LÄHTÖKOHDAT

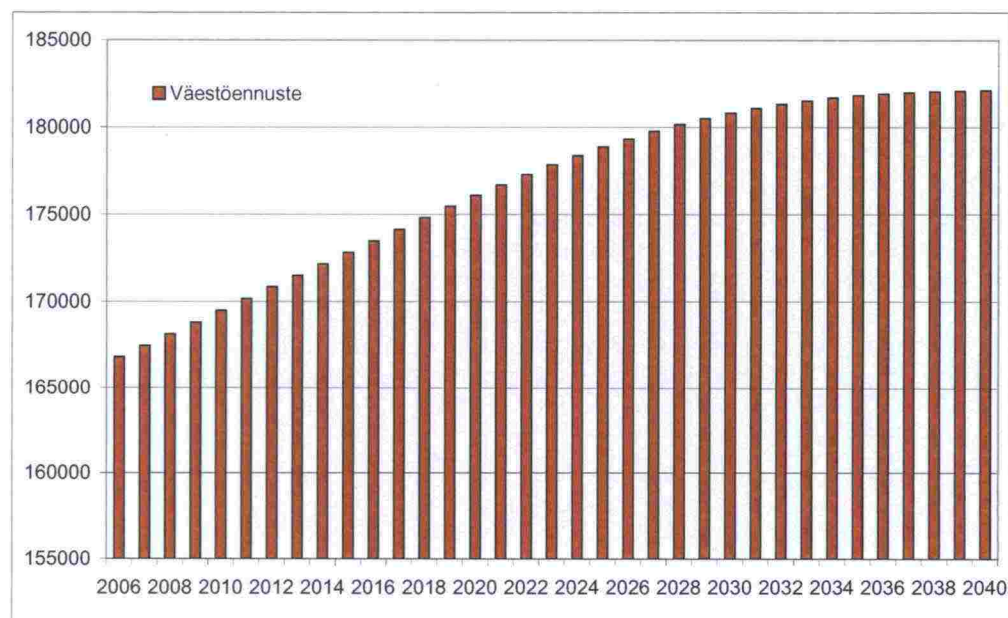
2.1 Maankäyttö ja väestö

Etelä-Päijät-Hämeessä oli vuoden 2006 lopussa 166 833 asukasta. Viiden vuoden aikajaksolla (2001-2006) seudun väkimäärä on ollut lievässä kasvussa. Kasvua on edesauttanut erityisesti Lahden ja Hollolan väkiluvun kasvaminen. Kaikkien muiden Etelä-Päijät-Hämeen kuntien väkiluku on vähentynyt tai pysynyt lähes samana.

Väestön määrän ennustetaan tarkastelualueella kasvavan vuoteen 2040 mennessä hieman yli 15.000 henkilöllä eli kasvun oletetaan alueella olevan noin 8 % luokkaa. Väestön kasvun määrän nähdään olevan voimakkaimmillaan vuoteen 2020, jolloin henkilömäärä alueella kasvaa noin 600 henkilöä vuodessa, jonka jälkeen kasvun määrä alkaa hiipua hiljalleen.

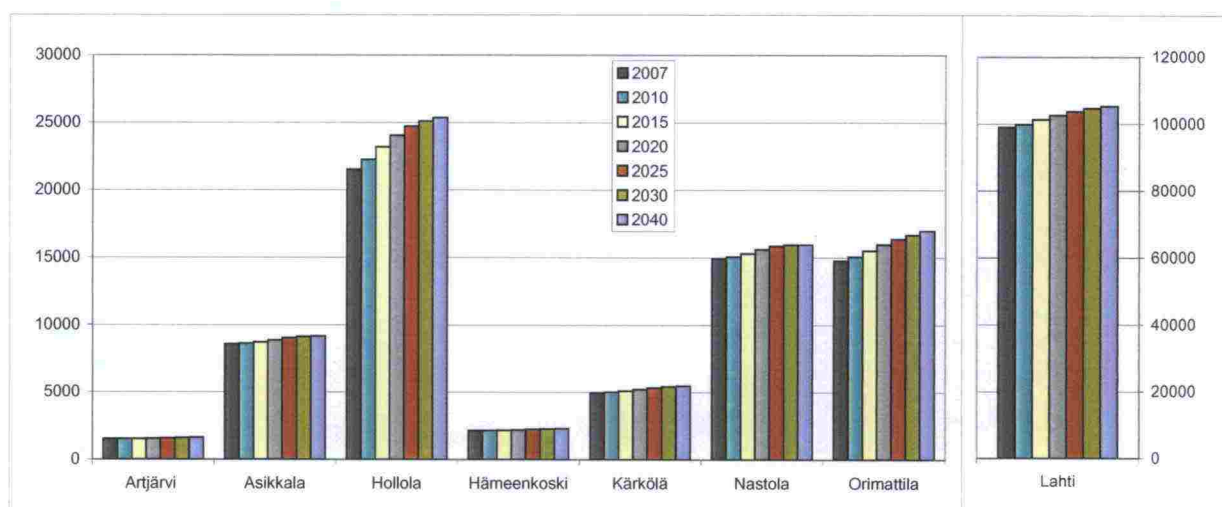


Kuva 2.1-1. Väestönmuutos vuosien 2001–2006 aikana tarkastelualueella (Lähde: Tilastokeskus).



Kuva 2.1-2. Väestöennuste Etelä-Päijät-Hämeen alueella vuoteen 2040 (Lähde: Tilastokeskus).

Kunnittain tarkasteltuna väestön kasvumäärän kehitys vuoteen 2040 on voimakkainta Hollolassa (16 %), Orimattilassa (13,6 %) ja Kärkölässä (10 %) suhteutettuna kunnan väkilukuun vuonna 2006. Muiden tarkastelualueen kuntien väestön kasvu on 6 %:n luokkaa. Ainoastaan Artjärven, Asikkalan ja Nastolan kunnat omaavat negatiivisia kasvuvuosiennusteita tarkasteltaessa väestöennustetta vuoteen 2040 asti.



Kuva 2.1-3. Väestöennuste kunnittain vuoteen 2040 (Lähde: Tilastokeskus).

2.2 Tieverkko

Etelä-Päijät-Hämeen alueellinen kehitys riippuu suuressa määrin hyvistä liikenneyhteyksistä. Valtakunnallisessa liikenneverkossa Lahdenseutu sijoittuu valtavyölien risteykseen, josta on nopeat yhteydet niin pääkaupunkiseudulle kuin muihin merkittäviin kaupunkiseutuihin. Sijoittuminen valtateiden risteykseen alueella on johtanut liikennemäärän kasvuun, jonka odotetaan edelleen kasvavan tulevien vuosien aikana. Muun muassa tasonnostot Lahden oikoradalla ja Helsinki-Lahti-Heinola väylän moottoritieksi parantaminen tulevat edelleen vaikuttamaan merkittävästi maakunnan kehittymiseen. Nopeat liikenneyhteydet vahvistavat Lahden seudun kaupan ja teollisuuden logistista asemaa ja kasvattavat maakunnan pendelöintiä kuntien kesken.



Kuva 2.2-1. Etelä-Päijät-Hämeen liikenneverkko.

2.3 Aikaisemmat liikenneturvallisuussuunnitelmat

Vuonna 1997 valmistunut Lahden seudun liikenneturvallisuussuunnitelma oli osa aikaisempaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (LASE 2010). Työssä olivat mukana Asikkalan, Hollolan ja Nastolan kunnat sekä Lahden ja Orimattilan kaupungit. Työssä on annettu ehdotukset parannettavista toimenpiteistä, esitetty kuvaukset pidemmän aikavälin turvallisuutta parantavista toimista sekä tehty ehdotus liikenneturvallisuustyön organisoinnista ja seurannasta.

2.4 Liikennejärjestelmätyö

Vuonna 2006 valmistui Päijät-Hämeen maakunnan kokonaisvaltaisen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Työssä on luotu maakunnan liikennepolitiikkaa ja tarkasteltu liikennejärjestelmää kokonaisuutena.

Lähiajan kehittämistarpeet, niiden ajoitus, rahoitus ja toteutuksen edellyttämät toimenpiteet on määritetty toimenpideohjelmassa. Lähiajan toimista on laadittu erillinen aiesopimus, jossa osapuolet sitoutuvat resurssiensa puitteissa edistämään yhdessä sovittavia liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita ja -toimenpiteitä. Kehittämistoimenpiteet käsittävät yhteistyön kehittämistä, suunnittelua ja ylläpitoa ja toimenpiteiden toteuttamista.

Liikennejärjestelmän kehittämisen painopisteet eli kärkitehtävät on rakennettu ns. neliporrasperiaatteen pohjalle: ennen uusia investointeja pohditaan voidaanko liikennejärjestelmän ongelmat ratkaista vaikuttamalla liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan tai kehittämällä nykyistä infrastruktuuria tai tehostamalla sen käyttöä. Liikennejärjestelmän eri osien keskeisimmät kehittämistarpeet on Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kerätty portaittain seuraavaan kahdeksaan kärkitehtäväkokonaisuuteen:

Vaikutetaan liikkumis- ja kuljetustarpeisiin sekä kulku- ja kuljetustapoihin:

1. liikkumistottumuksiin ja asenteisiin vaikuttaminen
2. liikkumis- ja kuljetustarpeet maankäytön ja palvelujen suunnittelussa

Tehostetaan olemassa olevan väylästön ja palveluiden käyttöä:

3. maakunnan asukkaiden tasapuoliset liikkumismahdollisuudet
4. Lahden seudun houkuttelevuus asumisen alueena
5. Päijät-Hämeen elinkeinoelämän kilpailukyky

Parannetaan nykyistä infrastruktuuria:

6. maakunnan liikennejärjestelmän kehittäminen kestävien periaatteiden pohjalta
7. kuljetusten toimintavarmuuden parantaminen

Laajennetaan liikenneverkkoa uus- tai laajennusinvestoinneilla:

8. maakunnan kehittymistä tukevien isojen investointien tukeminen

Liikennestrategian taustaksi on laadittu erilliset liikenneverkkoja, joukkoliikennettä, kevyttä liikennettä, liikenneturvallisuutta, tavaraliikennettä ja logistiikkaa sekä liikenteen hallintaa koskevat osaselvitykset, joissa kunkin teeman kehittämistarpeita on selvitelty tarkemmin

Liikenneturvallisuusosassa on käsitelty sekä liikennejärjestelyjen että liikenneturvallisuustyön kehittämisasioita. Seuraavaan taulukkoon on koottu keskeiset työssä havaitut ongelma-alueet Päijät-Hämeessä.

Ongelma-alue	Ongelmien kuvaus
Onnettomuudet	<ul style="list-style-type: none"> • onnettomuusuhrien määrä asukasta kohti on hieman suurempi kuin koko maassa keskimäärin (Päijät-Hämeessä 2,3 ja koko maassa 2,1 hevaa/v/100 asukasta) • kevyen liikenteen vakavia onnettomuuksia tapahtuu paljon, varsinkin Lahden kaupungin alueella (Päijät-Hämeen kuolonuhreista 30% ja Lahden kaupungin 54% oli kevyen liikenteen uhreja) • nuoret (18-20 vuotiaat) olivat yliedustettuna uhrien joukossa • 55% kuolonuhreista yleisillä teillä kuolee kohtaamis- ja yksittäisonnettomuuksissa
Liikennekäyttäytyminen	<ul style="list-style-type: none"> • ajonopeudet korkeat, varsinkin taajamissa • turvalaitteiden käytössä on parantamisen varaa • kanssaliikkujien huomioiminen heikkoa
Liikenneturvallisuustyö	<ul style="list-style-type: none"> • kaikissa kunnissa ei ole ajantasainen liikenneturvuussuunnitelma • osassa kunnissa liikenneturvallisuustyö on organisoinnissa • liikenneturvallisuusryhmät eivät toimi aktiivisesti kaikissa kunnissa
Muut asiat	<ul style="list-style-type: none"> • yhdyskuntarakenteen hajautuminen aiheuttaa turhaa liikennettä

3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT SEUDULLA

3.1 Liikenneonnettomuuksien tilastointi Suomessa

Tietoja liikenneonnettomuuksista kootaan Suomessa sekä poliisiin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuustietojen perusteella. Poliisin tietoon tulevat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet. Tilastokeskus ylläpitää tietokantaa poliisin onnettomuustietojen perusteella. Tiehallinto ylläpitää omaa paikannettua onnettomuustietokantaa Tiehallinnon maanteiden osalta.

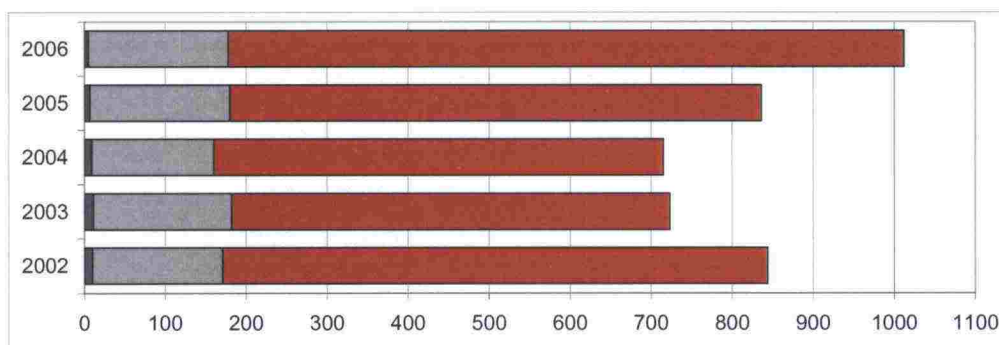
Liikennevakuutuskeskuksessa toimiva Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutuksenottajien antamiin tietoihin ja sisältää paljon tietoa lievestä omaisuusvahinkoihin johtaneista kolareista. VALT:n tilastoissa onkin paljon sellaisia aineelliseen vahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisin tiedoissa. Liikennevakuutuskeskus vastaa myös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toiminnasta.

Tarkasteltaessa poliisin tietoon tulleissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määriä ja jakaumia, tulee muistaa, että etenkin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden keskinäisten onnettomuuksien, ja niissä loukkaantuneiden henkilöiden, määrä on todennäköisesti selvästi poliisin tilastoja suurempi. Esimerkin tilastovajauksesta antaa Pohjois-Kymenlaaksossa tehty selvitys, jossa verrattiin poliisin tietoon tulleita polkupyöräonnettomuuksien uhrimääriä erikoissairaanhoidon tapaturmatilastoihin. Selvityksessä todettiin, että vuoden aikana erikoissairaanhoidoa sai 110 polkupyöräonnettomuuden uhria, kun samana ajanjaksona poliisin tietoon tuli 19 onnettomuutta, jossa osallisena oli polkupyörä. Tämän aineiston mukaan poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa polkupyöräonnettomuuksien peittävyys olisi vain noin 20 prosenttia. Molemmissa tilastoissa olleita tapauksia oli alle 10. Eri selvitysten ja tilastojen vertailtavuuden ongelmien vuoksi onkin aina tärkeää mainita aineiston lähde. Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman lähtötietoina on käytetty pääasiassa poliisiin tietoon tulleita onnettomuustietoja, joita on saatu Tiehallinnosta ja Tilastokeskukselta.

3.2 Etelä-Päijät-Hämeen liikenneonnettomuudet

Suunnitelman tieliikenneonnettomuusaineisto vuosilta 1997–2006 on hankittu käyttöön Tiehallinnosta. Mukana ovat sekä maanteiden että kaava- ja yksityisteiden onnettomuudet. Tiehallinnon onnettomuustilastot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Eri vertailututkimuksissa on saatu toisistaan poikkeavia tuloksia siitä, kuinka suuri osa onnettomuuksista kirjautuu poliisin rekistereihin: kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet kirjataan poliisin rekistereihin, henkilövahinko-onnettomuuksista kirjautuu vajaasta viidesosasta kahteen kolmasosaan ja aineellisista vahingoista alle kolmasosa.

Onnettomuusaineistossa on mukana 6 349 liikenneonnettomuutta. Vuosittainen onnettomuuksien määrä on ollut kasvussa viime vuosien aikana. Suurin osa onnettomuuksista on johtanut aineellisiin vahinkoihin (4 916 kpl). Henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut kaikkiaan 1 433 kpl, joista kuolemaan on johtanut 94 kpl. Kaava- ja yksityistieverkolla sattuu merkittävä määrä onnettomuuksia.

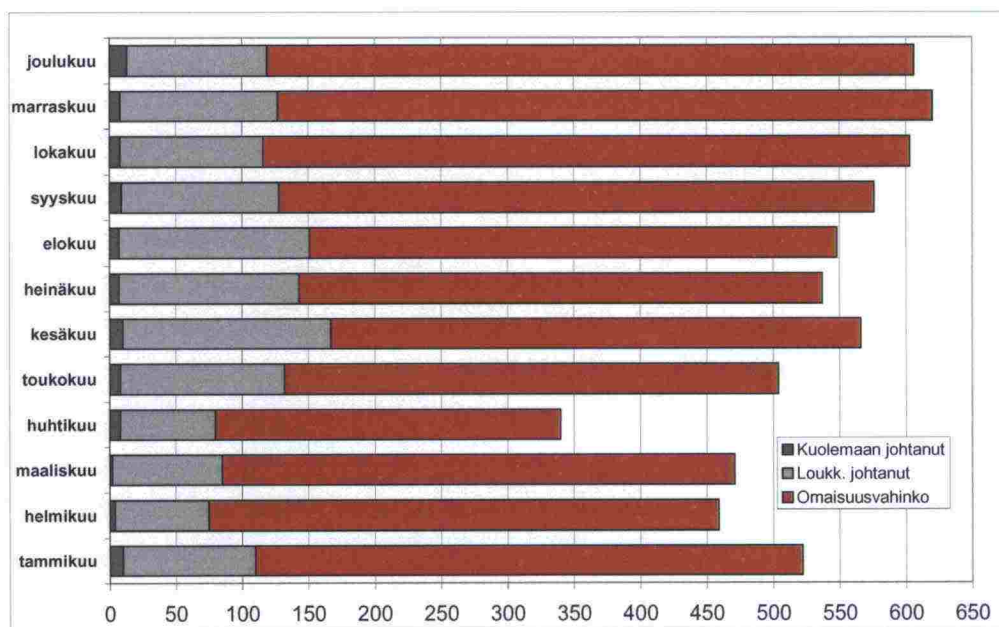


Kuva 3.2-1. Tieliikenneonnettomuudet Etelä-Päijät-Hämeen alueella v. 2002–2006.

Onnettomuusmäärä

Etelä-Päijät-Hämeen alueella henkilövahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia sattuu eniten kesällä kesäkuulta elokuulle (kuva 3.2-2). Keväällä sattuu vuodenaajoista vähiten onnettomuuksia.

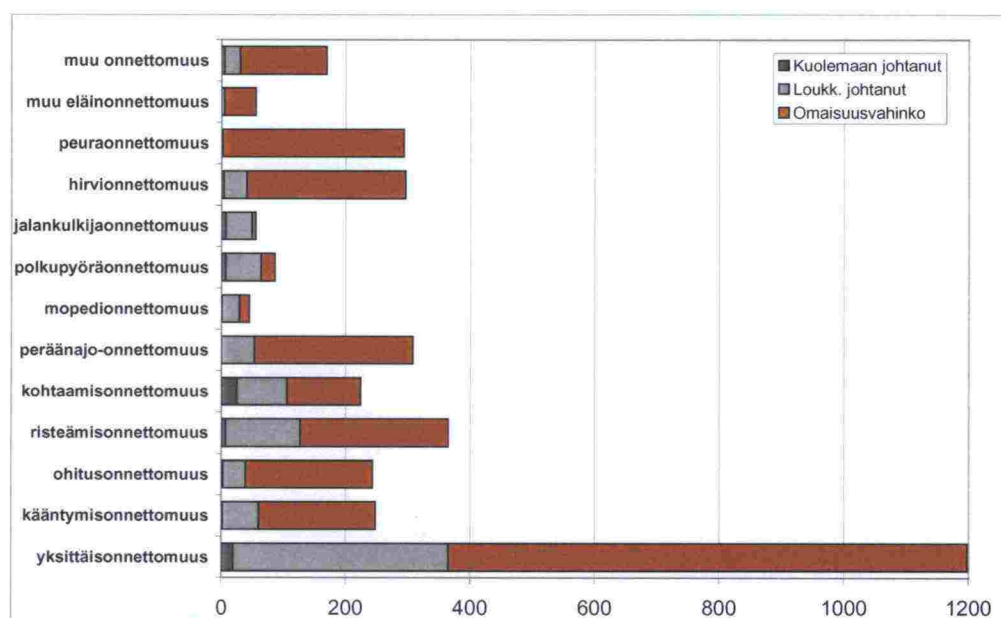
Viikompäivän mukaan onnettomuusmäärissä ei ole merkittäviä eroja. Perjantaisin ja lauantaisin sattuu hieman keskimääräistä enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia.



Kuva 3.2-2. Etelä-Päijät-Hämeen liikenneonnettomuudet kuukausittain v. 1997–2006.

Onnettomuusluokat

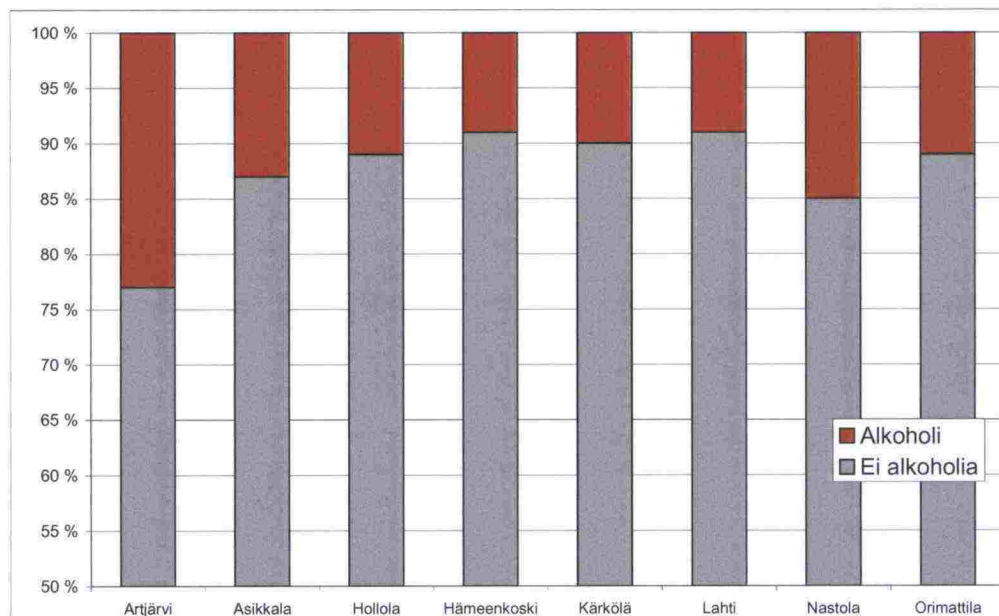
Onnettomuuskirjauksissa on ollut ongelmia, sillä aineistossa olevista 6 300 onnettomuudesta 2 700 onnettomuudessa ei ole kirjattu onnettomuusluokkaa. Näistä onnettomuuksista iso osa on sattunut pysäköintialueilla. Tarkemmin kirjatusta onnettomuuksista suuri osa on ollut yksittäisonnettomuuksia (lähes 1 200 kpl eli 30 %). Toiseksi suurin ryhmä on risteämisonnettomuudet (10 %). Seuraavaksi suurimmat onnettomuusryhmät ovat peräänajo- (9 %), hirvi- (8 %) ja peura- (7 %) onnettomuudet. Kevyen liikenteen onnettomuuksia (jalankulkija, pyöräilijä, mopoilija) on sattunut 186 eli noin 5 % onnettomuuksista.



Kuva 3.2-3. Liikenneonnettomuudet onnettomuustyyppin mukaan Etelä-Päijät-Hämeen alueella v. 1997–2006 (yksittäisonnettomuuksia 1200).

Onnettomuustyypeistä seurauksiltaan vakavimpia ovat olleet jalankulkija-, polkupyörä- ja mopedionnettomuudet, joista lähes kaikki onnettomuudet ovat olleet henkilövahinko-onnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuudet ovat yleensäkin vakavia, koska pienet kolhaisut eivät tule poliisin tietoon ja jalankulkija tai pyöräilijä on heikko osapuoli auton kanssa törmätessä. Tietoon tulleista kohtaamisonnettomuuksista valtaosa on johtanut henkilövahinkoon. Määrällisesti eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on tullut yksittäis- ja risteämisonnettomuuksissa. Myös kohtaamisonnettomuuksissa on tullut runsaasti henkilövahinkoja.

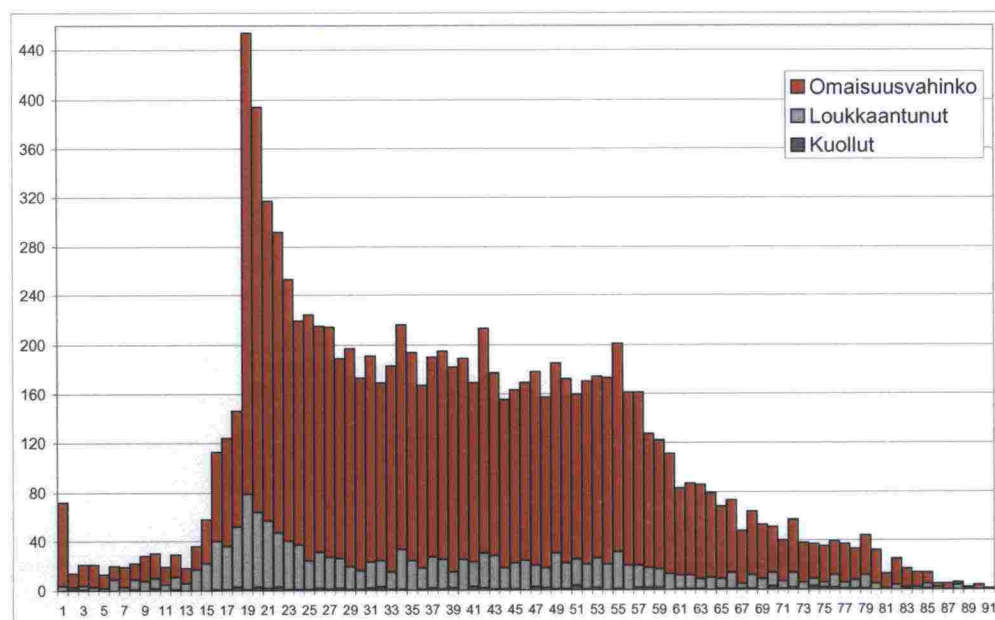
Eniten onnettomuuksia on sattunut ikäryhmässä 16–20. Kaikista sattuneista onnettomuuksista 11 %:ssa on ollut alkoholilla osuutta. Alkoholionnettomuuksissa on selkeitä eroja kuntien välillä.



Kuva 3.2-4. Alkoholinnettomuuksien määrä kunnittain.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Tilastoista voidaan havaita piikki 18–23 -vuotiaiden kohdalla loukkaantumisten ja omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on eniten juuri 18–23 -vuotiaiden ikäryhmässä, kun muissa ikäluokissa kuolemaan johtaneet onnettomuudet hajaantuvat. Toisaalta loukkaantumisen suhteellinen osuus nousee iän noustessa. Tämä johtuu osin siitä, että vanhemmiten ihmiskeho ei kestä siihen kohdistuvia voimia.



Kuva 3.2-5. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

3.3 Onnettomuuskustannukset

Onnettomuuskustannuksilla kuvataan tieliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien taloudellisia kustannuksia, jotka kerääntyvät yhteiskunnan ja kuntien maksettaviksi. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuksien aineelliset vahingot että onnettomuuksien uhrien hyvinvoinnille aiheutuneet aineettomat menetykset. On arvioitu, että kuolemaan johtanut onnettomuus maksaisi yhteiskunnalle n. 2,2 miljoonaa euroa. Henkilövahinko-onnettomuuden kustannus on noin 0,5 miljoonaa euroa ja pelkkä omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus maksaa yhteiskunnalle noin 3000 €. (Lähde: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2005).

Etelä-Päijät-Hämeen alueella sattuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat yhteiskunnalle olleet keskimäärin 68,3 miljoonaa euroa vuodessa, josta kuntien osuudeksi muodostuu noin 12 miljoonaa euroa vuodessa. Onnettomuuskustannukset kunnittain jakautuvat alueella seuraavasti:

- Lahti: 29,7 miljoonaa euroa / vuosi
- Orimattila: 9,8 miljoonaa euroa / vuosi
- Hollola: 9,2 miljoonaa euroa / vuosi
- Nastola: 7,6 miljoonaa euroa / vuosi
- Asikkala: 5,8 miljoonaa euroa / vuosi
- Kärkölä: 3,4 miljoonaa euroa / vuosi
- Hämeenkoski: 1,5 miljoonaa euroa / vuosi
- Artjärvi: 1,3 miljoonaa euroa / vuosi

3.4 Liikenneturvallisuuskysely ja asiantuntijahaastattelut

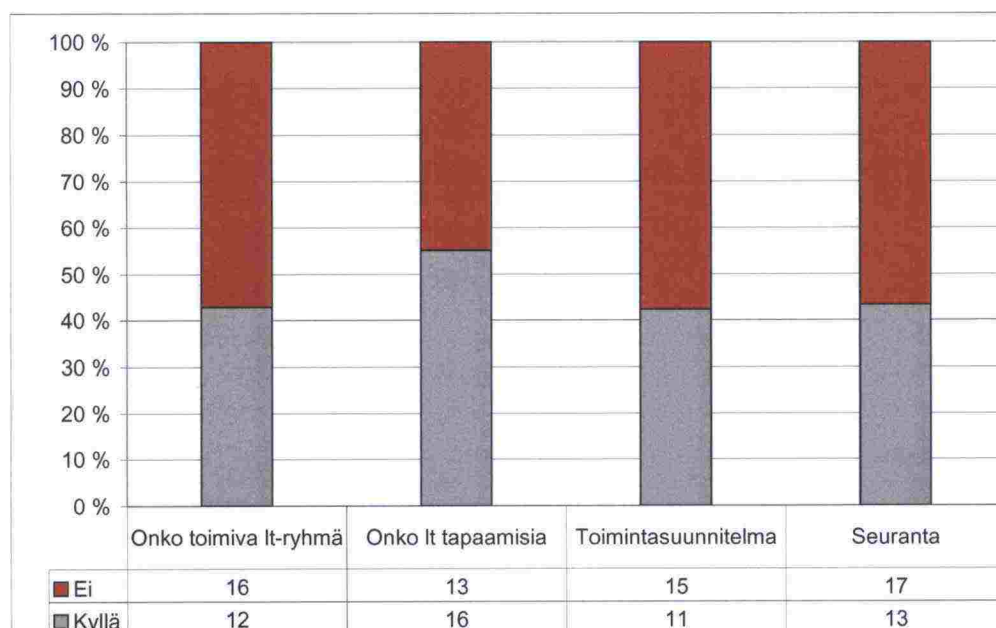
Työn aikana kartoitettiin kuntien alueelta liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita muun muassa onnettomuusanalyysin sekä tienkäyttäjien ja asiantuntijahaastatteluin. Tässä kappaleessa on yleisesti esitelty kyselyiden tuloksia. Kuntakohtaiset vastaukset ja yleisimmät ongelmakohteet ovat esitelty paremmin kuntakohtaisessa osiossa, kappaleissa 11 – 18. Yleisesti ottaen kyselyiden tavoitteissa koettiin onnistuneen suuren vastausaktiivisuuden vuoksi.

Onnettomuusanalyysin, asiantuntijoiden ja tienkäyttäjien vastaukset olivat monin paikoin yhtenäiset. Etenkin maanteiden osalta vaaralliset paikat näkyvät onnettomuustilastoissa ja tulevat ilmi kyselyissä. Katuverkolla erityisesti asuinalueisiin liittyvät ongelmat korostuivat tienkäyttäjäkyselyssä. Asuinalueisiin liittyvät ongelmat ovat usein luonteeltaan sellaisia, joissa tapahtuu läheltäpiti-ilanteita. Onnettomuustilastoissa tämä ei kuitenkaan näy. Tällaiset kohteet ovat kuitenkin useimmiten tulleet asiantuntijoiden tietoon kuntalaisaloitteiden ja -palautteiden kautta. Tässä mielessä tienkäyttäjäkyselyä ja asiantuntijahaastattelua voidaan pitää erittäin tarpeellisena liikenteen vaaranpaikkojen kartoittamisessa.

KVT -asiantuntijakysely

Asiantuntijakysely osoitettiin alueen kunnissa toimiville liikenneturvallisuuks-ryhmille, kuntien liikenneturvallisuus vastaaville sekä liikkuvalla poliisille. Kysely toteutettiin sähköpostikyselynä, jota täydennettiin jonkin verran puhelinhaastatteluin. Sähköisiä vastauslomakkeita lähetettiin yhteensä noin 50 kpl. Kyselyllä kartoitettiin liikenneturvallisuuksuustyön nykytilaa kunnissa, työn ongelmakohtia sekä kehittämisen edellytyksiä.

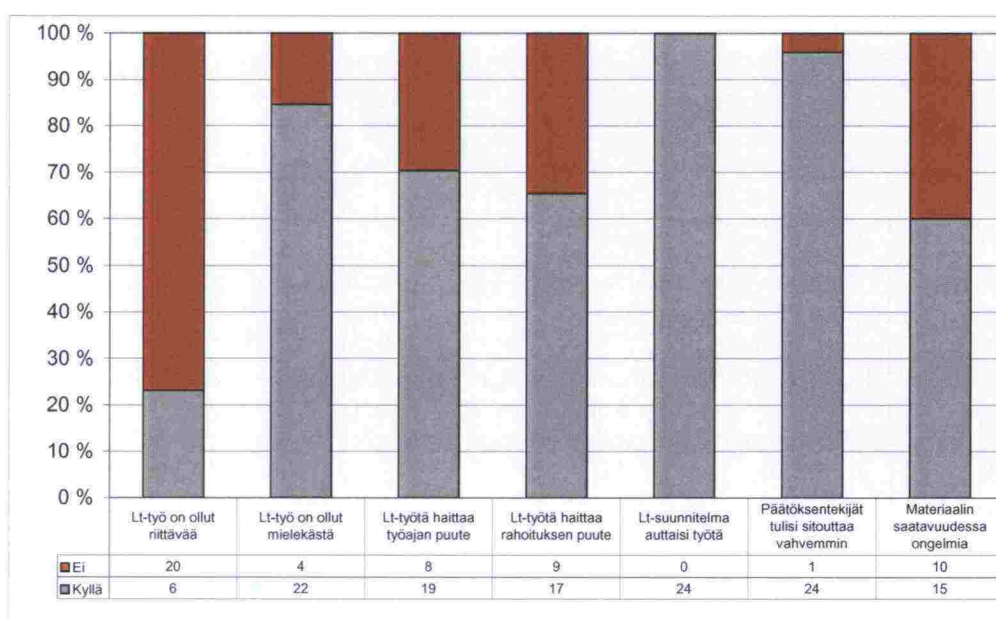
Vastauksia saatiin varsin kattavasti eli 30 kappaletta. Vastauksia saatiin kuntien alueelta seuraavasti: Orimattilasta 5, Hollolasta, Nastolasta ja Lahdesta 4 sekä Artjärveltä, Asikkalasta, Hämeenkoskelta ja Kärkölästä 3. Hallintokunnittain vastauksia saatiin eniten teknisestä toimesta 9 kappaletta, mutta myös koulutoimesta lähes yhtä paljon eli 8 kappaletta. Päivähoidosta ja iäkkäiden kanssa työskenteleviltä 4 sekä nuoriso- ja vapaa-aikatoimesta saatiin 3 vastausta. Muutoin vastauksia saatiin poliisilta, työterveyshuollosta ja kunnan hallinnosta.



Kuva 3.4-1. Liikenneturvallisuuksryhmien toimivuus.

Kuntansa liikenneturvallisuuksryhmä koki toimivana vajaa puolet vastaajista. Ryhmiä perustettiin tätä hanketta varten ja niitä on osin täydennetty. Tämän vuoksi vastaajilla ei kaikin osin ole ollut tietoa kuntansa liikenneturvallisuuksuustyöstä. Positiivista on ollut havaita, että liikenneturvallisuuksutapaamisia on osassa kunnista pidetty ryhmien puutteesta huolimatta. Aktiivisinta työ on vastauksien perusteella ollut Hollolassa ja Orimattilassa. Työtä on valtaosin organisoinut tekninen toimi. Nastolassa työn organisoinnista on vastannut siivistystoimi.

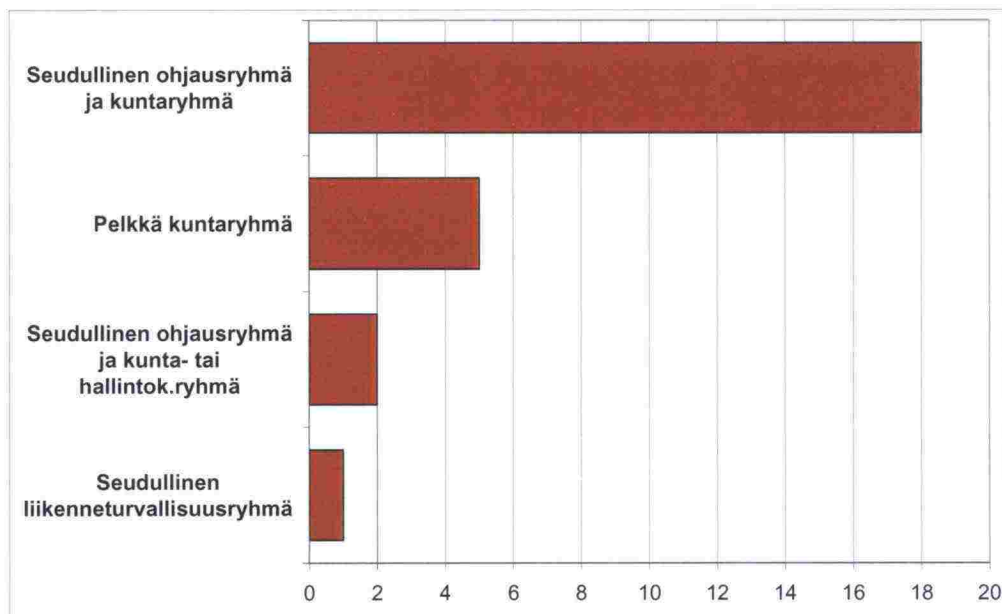
Liikenneturvallisuuustyö on painottunut ennen kaikkea toimintakausien alkuun. Koulujen ja päiväkotien aloitus sekä pyöräilykauden alku huhtikuussa ovat olleet ajankohtia, jolloin liikenneturvallisuuustyö on aktivoitunut. Myös autoton päivä ja tapaturmapäivä ovat ajankohtia, joihin liikenneturvallisuuustyötä on tehty. Yhteistyötä on tehty tähän asti lähinnä hallintokuntien välillä teknisen toimen koordinoimana, mutta myös seudulliselle yhteistyölle asetettiin toiveita ja sen uskotaan vahvistavan liikenneturvallisuuustyötä. Seudullista yhteistyötä on tehty eniten koulupuolella. Lähes kaikki vastaajat kokivat, että olemassa olevaan yhteistyöhön on mahdollista lisätä nykyistä enemmän liikenneturvallisuuustyötä.



Kuva 3.4-2. Liikenneturvallisuuustyön toimivuus ja ongelmat.

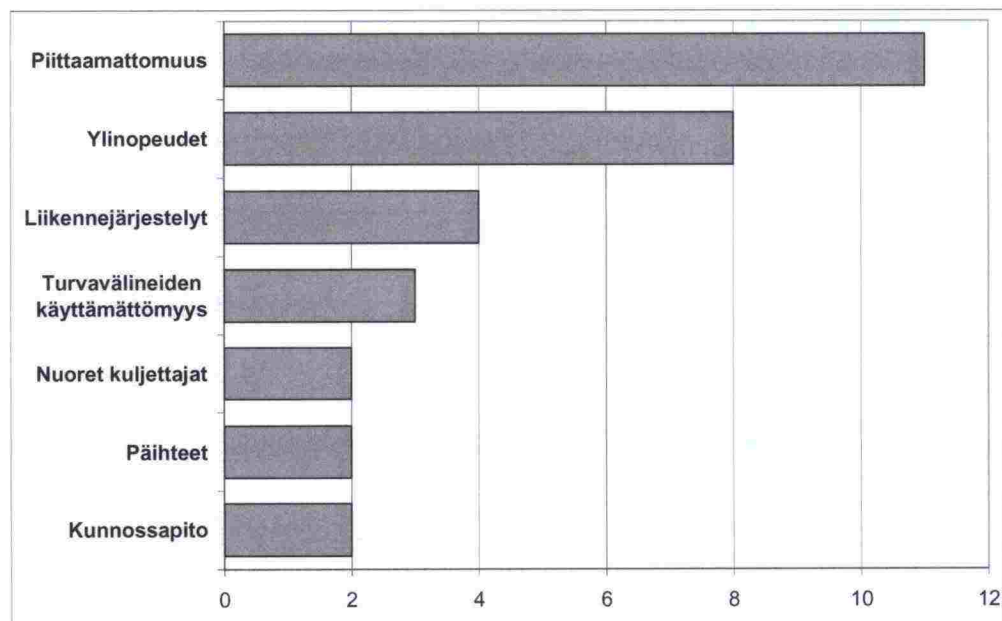
Seudun liikenneturvallisuuustyö ei vastaajien mielestä ole ollut viime vuosina riittävän aktiivista. Tehty työ on ollut mielekästä, mikä antaa hyvän pohjan toiminnan kehittämiseksi. Työajan ja rahoituksen puute koettiin isommalta osin työtä haittaaviksi. Näistä työajan puute koettiin hieman suurempana ongelmana. Liikenneturvallisuuksuunnitelman uskottiin yksimielisesti auttavan kuntien liikenneturvallisuuustyössä ja lähes yhtä yksimielisesti toivottiin päätöksentekijöiden vahvempaa sitouttamista liikenneturvallisuuustyöhön. Materiaalin saatavuudessa koettiin olevan jonkin verran ongelmia. Eniten materiaalin puutteen kokivat ongelmana koulupuolen vastaajat.

Tukea liikenneturvallisuuustyöhön vastaajat kaipaivat Tiehallinnolta, Liikenneturvalta ja yrityssektorilta. Poliisilta on koettu saadun jo aiemmin tukea liikenneturvallisuuustyöhön.



Kuva 3.4-3. Toivottu liikenneturvallisuustyön organisointi -malli.

Vastaajilta kysyttiin mielipidettä, miten liikenneturvallisuustyö tulisi organisoida Etelä-Päijät-Hämeen alueella. Suosituimmaksi malliksi nousi vastauksissa seudullisesti organisoitu malli, jossa työtä ohjaisi seudullinen liikenneturvallisuusryhmä ja tämän tukena toimisivat kuntien omat liikenneturvallisuusryhmät. Pienemmän byrokratian vuoksi osa vastaajista toivoi yksiportaista mallia, jossa työtä ohjaisi joko kunnan tai seudun liikenneturvallisuusryhmä.



Kuva 3.4-4. Liikenneturvallisuuden keskeiset ongelmat.

Seudun liikenneturvallisuustyön keskeisenä ongelmana pidettiin yleistä piittaamattomuutta liikenteessä ja liikennekurin puutetta. Tätä täsmennettiin mm. ylinopeuksina ja turvavälineiden käyttämättömyytenä. Ylinopeudet koettiin toiseksi suurimpana ongelmana liikenteessä.

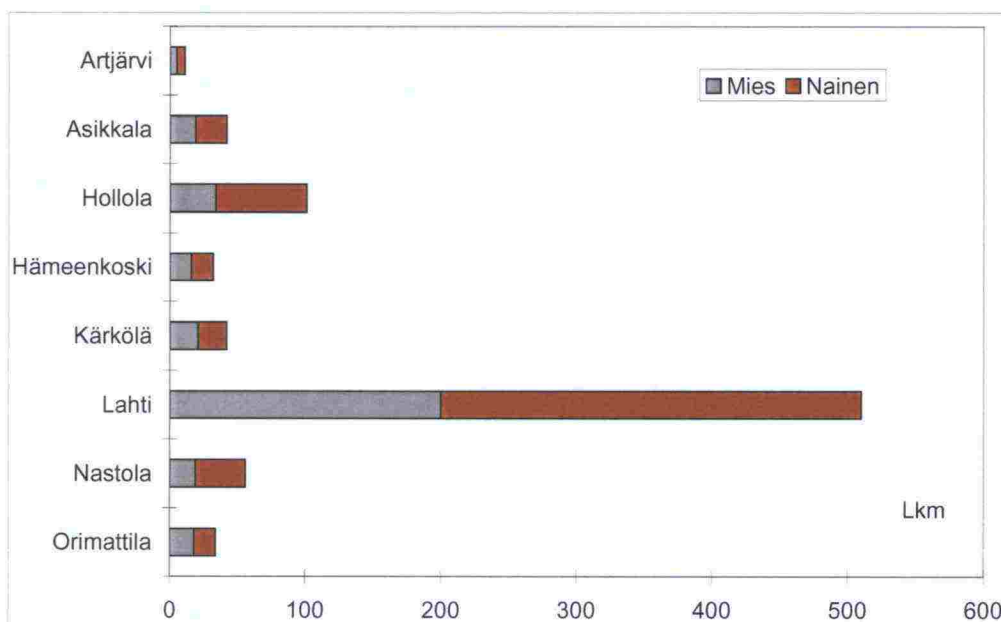
Tienkäyttäjäkysely

Alueen kuntalaisille annettiin mahdollisuus vastata tienkäyttäjäkyselyyn joko sähköisesti Internetissä tai kuntien kirjastoihin ja palvelupisteisiin jätettyihin paperisiin kyselylomakkeisiin. Mahdollisuudesta osallistua kaikille avoimeen kyselyyn tiedotettiin kuntien paikallislehdissä, maakuntalehdessä, radiossa ja kuntien internetsivuilla. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää kuntalaisten mielenpitoja liikenneturvallisuuden tilasta ja parantamiskeinoista sekä havaintoja liikenteen ongelmakohtista ja vaaranpaikoista. Kysely toteutettiin tammi-helmikuun aikana 2007.

Vastauksia tienkäyttäjäkyselyyn saatiin 836 kpl. Paperiversioiden osuus näistä oli noin 12 %. Vastaajista 40 % oli miehiä ja 60 % naisia. Vastaajista 30–49-vuotiaita oli 51 %, 50–64 -vuotiaita oli 29 % vastaajista ja 18–29 -vuotiaita oli puolestaan 12 %. Yli 65 ja alle 18 -vuotiaiden vastausprosentit jäivät alle 5 %. Kuntien kesken vastausaktiivisuus on jakautunut taulukon 3.4-1 mukaisesti. Kunnan asukaslukuun nähden parhaiten vastauksia saatiin Hämeenkoskelta, Kärkölästä sekä Artjärveltä. Kuvassa 3.4-5 on esitetty kunnittain vastaajien sukupuoli sekä taulukossa 3.4-2 puolestaan on esitetty kunnittain vastaajien ikäjakauma.

Taulukko 3.4-1. Tienkäyttäjäkyselyn vastaajamäärät kunnittain.

Kunta	Vastaukset	Väestö	Vast./1000 as
Artjärvi	11	1540	7,1
Asikkala	42	8547	4,9
Hollola	101	20965	4,8
Hämeenkoski	32	2200	14,5
Kärkölä	49	5019	9,8
Lahti	511	98281	5,2
Nastola	56	14789	3,8
Orimattila	34	14408	2,4



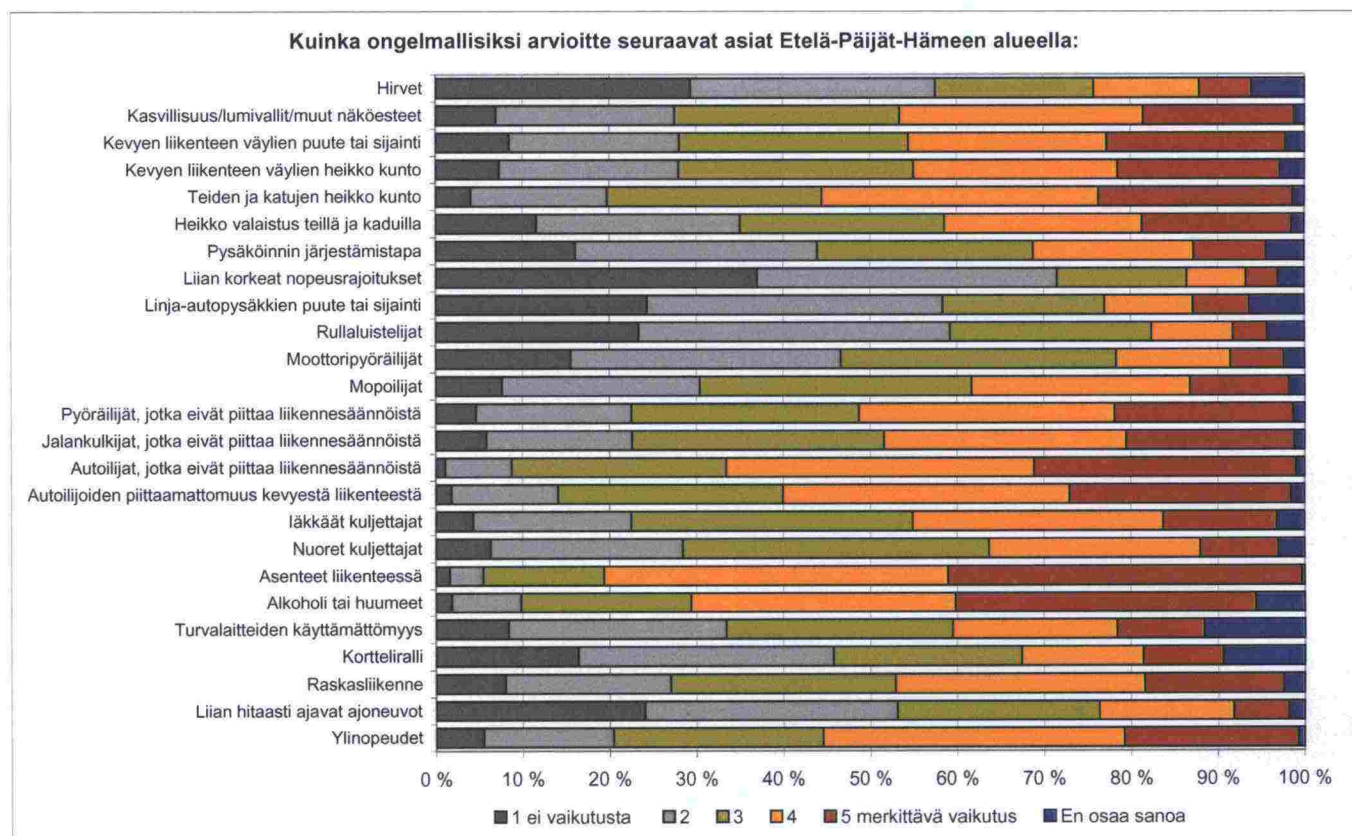
Kuva 3.4-5. Vastaajien sukupuolijakauma kunnittain.

Taulukko 3.4-2. Vastaaajien ikäjakauma kunnittain.

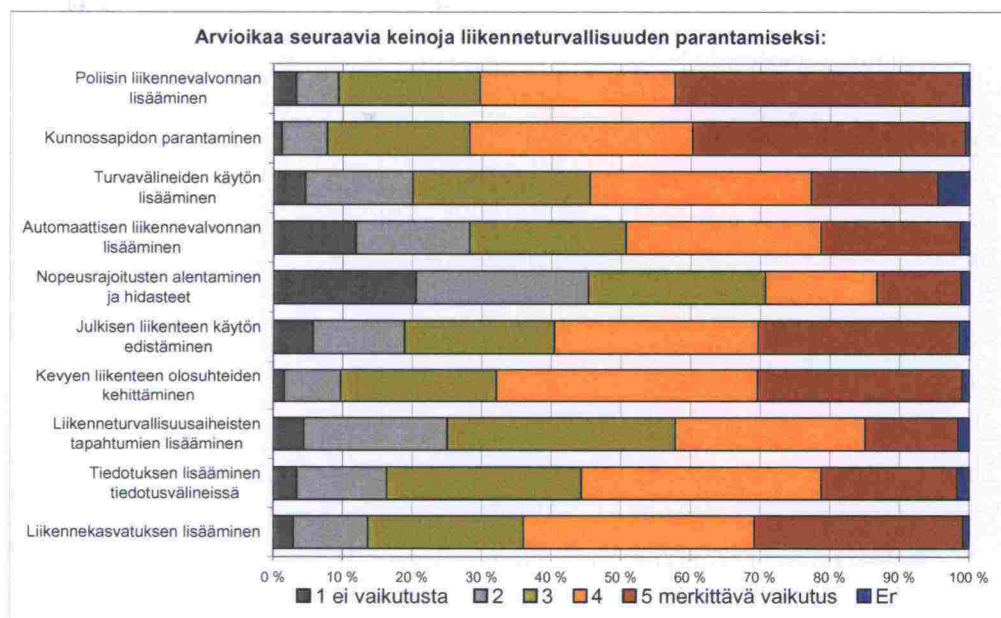
Kunta/ikäjakauma	0-17	18-29	30-49	50-64	65-
Artjärvi	1	-	8	1	-
Asikkala	1	6	23	9	2
Hollola	3	14	51	27	2
Hämeenkoski	1	2	16	7	6
Kärkölä	10	4	14	15	3
Lahti	4	80	250	155	14
Nastola		5	33	14	2
Orimattila	3	2	19	9	-

Tienkäyttäjien mielestä merkittävimmät ongelmat tieliikenteessä ovat piittaamattomuus liikennesääntöjä ja muita tiellä liikkujia kohtaan, tienkäyttäjien asenteet liikenteessä sekä alkoholin ja huumeiden käyttö. Lisäksi ylinopeudet nähtiin suurimmiksi ongelmiksi Etelä-Päijät-Hämeen alueella (kuva 3.4-6).

Liikenneturvallisuuden merkittävinä parantamiskeinoina vastaajat olivat maininneet Poliisin valvonnan lisäämisen sekä kunnossapidon ja kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämisen. Liikennekasvatuksen lisääminen nähtiin myös yhdeksi parhaimmista tavoista parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Nopeusrajoitusten alentamisilla ja hidasteilla tai automaattisella nopeuden valvonnalla ei nähty olevan kovin suurta merkitystä. Vastausten perusteella voidaan päätellä tienkäyttäjien haluavan liikenneturvallisuustyöhön enemmän panostusta liikennekasvatukseen ja valvontaan sekä kunnossapitoon kuin liikenneympäristöön tehtäviin muutoksiin (kuva 3.4-7).

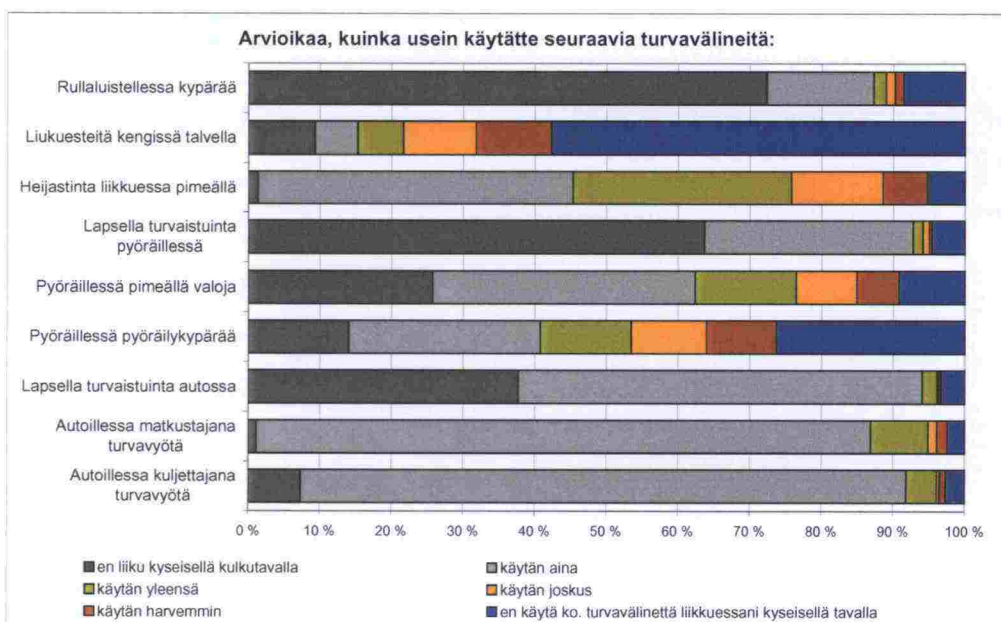


Kuva 3.4-6. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset asiat Etelä-Päijät-Hämeen alueella



Kuva 3.4-7. Liikenneturvallisuuden parantamisen keinot.

Tienkäyttäjäkyselyllä selvitettiin kuntalaisten omaa panostusta oman liikkumisen turvaamiseen (kuva 3.4-8). Kyselyssä ilmeni, että etenkin kypärän käytössä pyöräillessä olisi parannettavaa vastaajien keskuudessa. Pyöräilijöistä 30 % kertoi käyttävänsä kypärää aina ja vastaavasti 30 % vastaajista ilmoitti pyöräilevänsä aina ilman kypärää.



Kuva 3.4-8. Kuntalaisten turvavälineiden käyttö.

Taulukko 3.4-3. Turvavälineiden käyttö liikenteessä.

Turvavälineiden käyttö	liikkuu ko. tavalla (kpl)	käytän aina	käytän yleensä	käytän joskus	käytän harvemmin	en käytä
Rullaluistellessa kypärää	223	54 %	6 %	4 %	4 %	31 %
Liukuesteitä kengissä talvella	742	7 %	7 %	11 %	12 %	64 %
Heijastinta liikkeessä pimeällä	808	45 %	31 %	13%	6%	5%
Lapsella turvaistuinta pyöräillessä	292	80 %	4 %	2 %	1 %	13 %
Pyöräillessä pimeällä valoja	606	49 %	19 %	11 %	8 %	12 %
Pyöräillessä pyöräilykypärää	704	31 %	15 %	12 %	11 %	31 %
Lapsella turvaistuinta autossa	504	90 %	3 %	0 %	1 %	5 %
Autoillessa matkustajana turvavyötä	813	87 %	8 %	1 %	1 %	2 %
Autoillessa kuljettajana turvavyötä	761	91 %	5 %	0 %	1 %	3 %

Kuntien vaaranpaikkoja kysyttäessä ilmeni hyvin usein ongelmana ylinopeudet, teiden kapeus sekä kevyen liikenteen väylien puute ja raskaan liikenteen kasvu. Myös erityyppiset liittymäongelmat olivat keskeisessä osassa tienkäyttäjien esittämissä ongelmakohteissa.

Yleisötilaisuus

Kyselyiden ja onnettomuusanalyysien jälkeen kuntalaisille annettiin mahdollisuus tutustua työssä kartoitettuihin ongelma- ja vaaranpaikkakohteisiin 5.6.2007 Lahden pääkirjastotalolla. Paikalla oli laaja asiantuntijaryhmä niin tilaajan kuin konsultin edustajia ja muita liikenneturvallisuuden asiantuntijoita, joille kuntalaisten oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja omia näkemyksiään. Tulokset olivat esillä kirjastotalolla viikon verran, joihin pystyi jättämään palautetta anonymisti erillisellä lomakkeella. Yleisötilaisuudesta tiedotettiin Lahden alueen paikallisradiossa ja seudun tiedotusvälineille lähetetyllä tiedotteella. Yhtään palautetta yleisötilaisuudesta ei saatu takaisin. Tienkäyttäjäkyselyn ja yleisötilaisuuden tarkoituksena oli herätellä kuntalaisten kiinnostusta liikenneturvallisuuteen osana jokapäiväistä liikkumista.

3.5 Maastotarkastelut

Onnettomuusanalyysien, tienkäyttäjä- ja asiantuntijahaastatteluiden jälkeen liikenneturvallisuusongelmiin tutustuttiin Tiehallinnon ja kuntien edustajien kanssa maastossa. Maastokäyntien yhteydessä kartoitettiin yli 120 kohdetta, jotka oli valittu kyselyiden ja analyysien perusteella.

Yleisimpiä ongelmia maastokäynneillä olivat:

- Huonot näkemät liittymässä
- Kapeat pientareet / kevyen liikenteen väylän puute
- Turvattomat kadunylitykset
- Etuajo-oikeussuhteet taajamissa
- Puutteellinen valaistus
- Taajamissa ylinopeuksiin houkuttelevat suorat ja leveät väylät
- Puutteelliset koulujen saattoliikennejärjestelyt
- Kadun ylittäminen tasossa alikulun sijaan

Ongelmiin löydettiin useimmiten parannuskeino jo maastokäynnillä. Osa ongelmista edellytti kuitenkin lisäselvitysten tekemistä.

Liittymien huonot näkemät johtuivat useimmiten tiheästä kasvillisuudesta tai puunoksista. Taajamissa esimerkiksi rakennukset saattoivat aiheuttaa näkemäesteitä (kuvat 3.4-9 ja 3.4-10). Maanteillä ongelmallisimpia kohteita olivat yksityisteiden liittymät. Näkemiin liittyvät ongelmat ovat yleensä suhteellisen nopeasti ja helposti parannettavissa.



Kuvat 3.4-9 ja 3.4-10. Hämeenkoskella Toijalantien ja Pätiäläntien liittymässä sijaitsevat rakennukset aiheuttavat näkemäesteen.

Kevyen liikenteen väyliä kaivattiin tienkäyttäjäkyselyssä etenkin koulureittien varten. Maanteiden osalta väylätarpeiden arvioinnissa käytettiin hyväksi Hämeen tiepiirin vuonna 2005 laatimaa kevyen liikenteen tarveselvitystä. Kiireellisyysjärjestystä varten selvityksessä on käytetty yhtenäistä priorisointimenetelmää. Kunnat ja kaupungit rakentavat kevyen liikenteen väyliä useimmiten kasvaville asuinalueille.



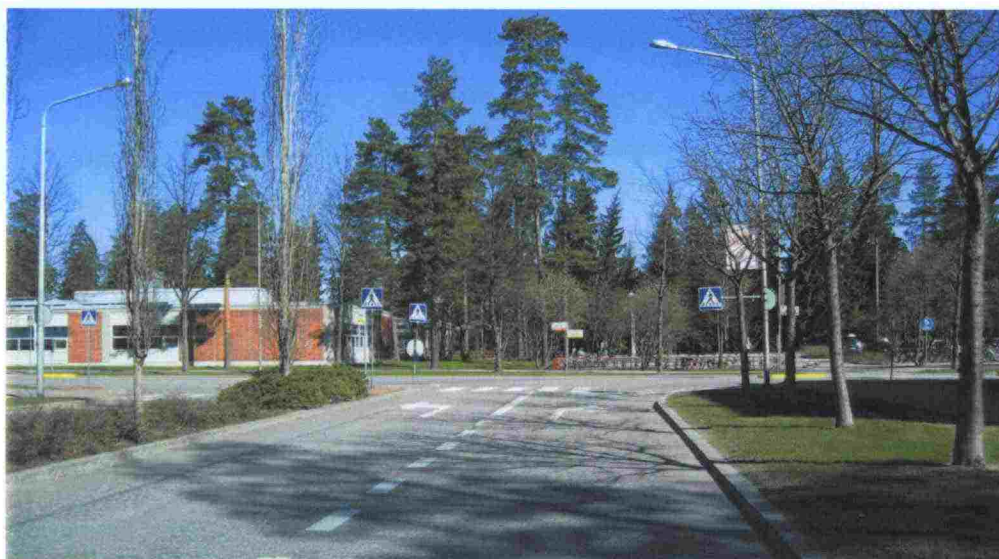
Kuva 3.4-11. Orimattilassa kevyen liikenteen väylä on rakenteilla Arolantien varteen.

Kadunylitykset koettiin kyselyssä turvattomaksi etenkin kohdissa, joissa on paljon lapsia liikenteessä. Usein väylällä ajetaan myös ylinopeutta. Isommista taajamissa, kuten Lahdessa, ongelmana pidettiin myös punaisia päin ajamista.



Kuva 3.4-12. Leveäksi mitoitettu Mäntsälän- ja Karenintien liittymä Kärkölässä tekee suojaiteista pitkiä.

Normaalikäytännöstä poikkeavat etuajo-oikeussuhteet liittymissä aiheuttivat ongelmia etenkin suunnittelualueen taajamissa. Asuinalueille kaivattiin myös yhtenäistä tapaa kokoojakadun ja siihen liittyvien sivukatujen etuajo-oikeussuhteissa.



Kuva 3.4-13. Terveystien ja Kansankadun liittymän etuajo-oikeusjärjestelyt Hollolassa aiheuttavat ongelmia tielläliikkuville.

Valaistus koettiin tienkäyttäjäkyselyssä tärkeäksi maanteilla etenkin koulureitien varrella ja taajamissa kevyen liikenteen väylillä. Taajamissa ajoradan katuvalaistus oli paikoin myös eri puolella kuin kevyen liikenteen väylä. Ongelma korostui etenkin sellaisissa kohdissa, joissa ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välisellä välikaistalla on paljon tiheää puustoa.



Kuvat 3.4-14 ja 3.4-15. Lahden rautatieaseman alikulkutunneli on päiväsaikaan pimeä muuhun ympäristöön nähden.

Leveät, pitkät ja suorat katuosuudet taajamissa ovat tyypillisesti kohteita, joissa ajetaan ylinopeutta. Tilanteen parantamiseksi liikenneympäristö tulee suunnitella nopeusrajoitusta tukevaksi.



Kuva 3.4-16. Pitkä ja suora katuosuus houkuttelee ajamaan ylinopeutta. Kuva on Hämeenkoskelta.

Ongelmat koulujen saattoliikennejärjestelyissä ovat yleistymässä vanhempien saattaessa lapsensa enenevässä määrin autolla kouluun. Usein kunnollista saattoaluetta ei ole järjestetty tai sitä ei käytetä toivotulla tavalla.



Kuva 3.4-17. Saattopaikan sijainnilla on olennainen merkitys toimivuuden kannalta (Nastola).

4 LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET SEUDULLA

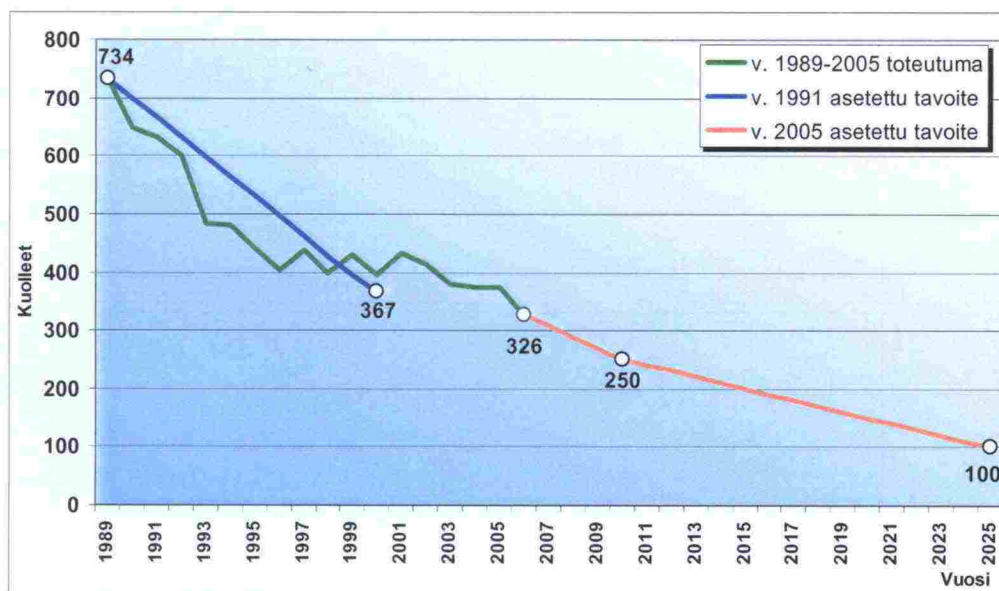
4.1 Valtakunnalliset ja läänin tavoitteet

Tieliikenteen turvallisuus 2006–2010

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laaditussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2006-2010 on esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään liikenneturvallisuuden jatkuvaan parantamiseen (suunnitelma on saatavissa mm. ministeriön kotisivulta www.mintc.fi). Suunnitelmassa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalle kehittämiselle siten, että vuonna liikennekuolemien määrä olisi vuonna 2010 alle 250 ja 2025 kuolisi liikenteessä alle 100 ihmistä vuodessa

Suunnitelman mukaisen liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseksi koko maassa toteutetaan seuraavia toimenpiteitä: yhteistyön tehostaminen, kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen pääteillä, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa, nopeuksien hallinta, päihdeonnettomuuksien vähentäminen, ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen, kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseuraamusten tehostaminen. Valtioneuvosto on hyväksynyt suunnitelman (periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 9.3.2006).



Kuva 4.1-1. Liikennekuolemien valtakunnallinen vähentämistavoite vuosille 2010 ja 2025 (Liikenne- ja viestintäministeriö)

4.2 Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelma 2006–2010

Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuuden painopistealueet on esitetty läänin liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2006–2010. Suunnitelmassa esitetään kuusi painopistealuetta, joihin läänin liikenneturvallisuustyössä tulisi panostaa:

- Taajamien liikenneturvallisuuden parantaminen
- Pääteiden ja ammattiliikenteen turvallisuuden parantaminen
- Liikenneturvallisuustyölle myönteisten arvojen ja asenteiden edistäminen
- Liikenneturvallisuustyön toimintamuotojen edistäminen
- Päihdeonnettomuuksien vähentäminen
- Ikääntyvien liikenneturvallisuuden parantaminen

Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Etelä-Suomen läänin liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on parantaa turvallisuutta jatkuvasti kohti tasoa, joka on enintään 100 tieliikennekuolemaa vuonna 2010 ja enintään 40 tieliikennekuolemaa vuonna 2025.

4.3 Toiminnalliset tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuden toiminnalliset tavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin ja läänin liikenneturvallisuustavoitteisiin. Pitkän aikavälin tavoitteen lisäksi on esitetty täsmennettyjä seudun liikenneturvallisuustavoitteita.

Seudun pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio:

Liikenneturvallisuustyö tarjoaa kaikille seudun asukkaille valmiudet selviytyä liikenteessä. Tieliikennejärjestelmä suunnitellaan siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Täsmennetyt seudun liikenneturvallisuuden parantamistavoitteet perustuvat onnettomuusanalyysin, liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen nykytilan analyysin sekä asiantuntijakeskustelujen tuloksiin. Tavoitteet ovat osa seudullisesti hyväksyttyjä toimenpidesuunnitelmia:

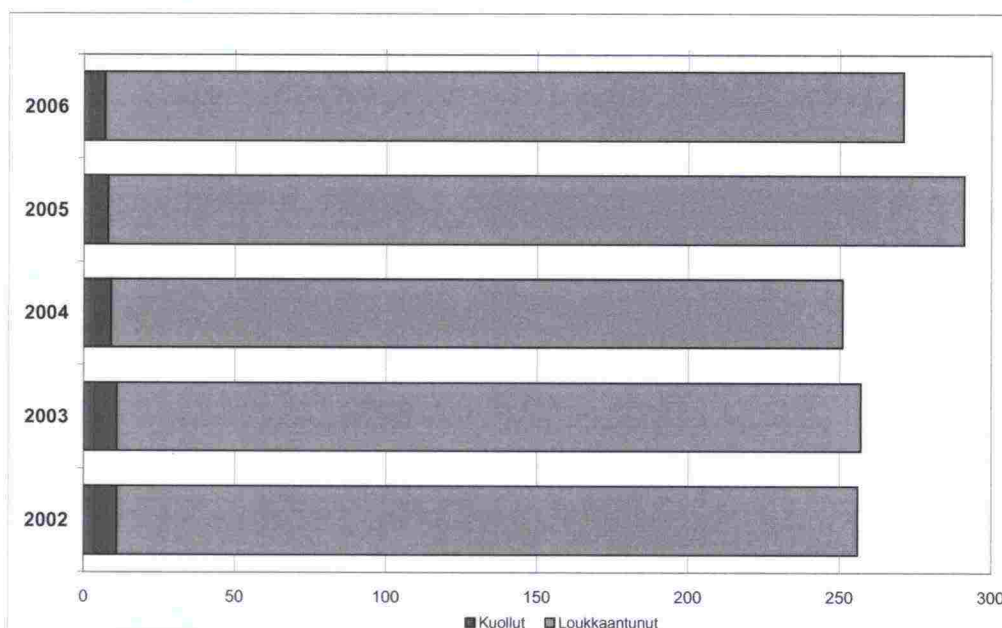
- Jatkuvan ja aktiivisen liikenneturvallisuustyön seurantarjestelmän aikaan saaminen
- Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Ajonopeuksien alentaminen
- Liikenneturvallisuusmyönteisten asenteiden edistäminen
- Alkoholin aiheuttamien haittojen vähentäminen liikenteessä

Asetettuihin tavoitteisiin pyritään toteuttamalla suunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä sekä ottamalla liikenneturvallisuustyö osaksi laajempaa kuntien turvallisuussuunnittelua sekä kuntien riskienhallintaa.

4.4 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoitteet

Kaikkiin suunnittelualueen kuntiin laadittiin henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemätavoitteet onnettomuushistorian ja valtakunnallisten onnettomuusvähenemätavoitteiden perusteella. Tavoitelaskelma koskee koko seutua ja perustuu kunnan asukaslukuun ja vuoden 2015 valtakunnalliseen onnettomuusvähenemätavoitteeseen.

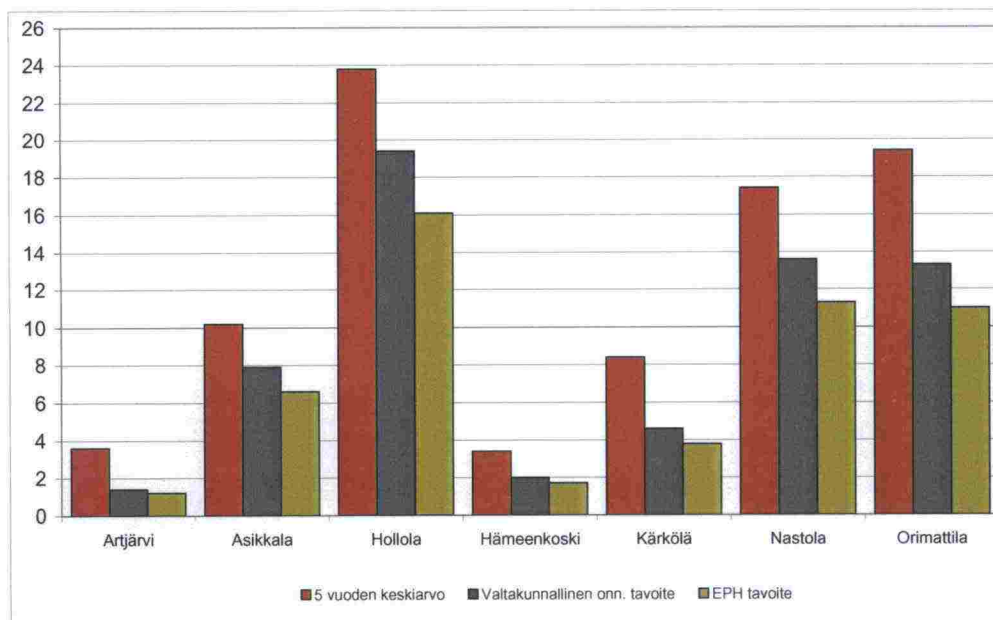
Liikenneturvallisuustilanne Etelä-Päijät-Hämeen alueella vuosina 2002 – 2006 on ollut parempi kuin valtakunnassa keskimäärin. Tämä tekee työn liikenne-onnettomuuksien vähentämiseksi erityisen haastavan. Vuosina 2002–2006 Artjärvellä, Asikkalassa, Hollolassa, Hämeenkoskella, Kärkölässä, Lahdessa, Nastolassa ja Orimattilassa tapahtui yhteensä 954 poliisin tietoon tullutta henkilövahinko-onnettomuutta (keskimäärin 191 vuodessa, kuva 4.4-1).



Kuva 4.4-1. Henkilövahinko-onnettomuudet Etelä-Päijät-Hämeen alueella 2002 – 2006.

Tavoitteena seudulla on, että vuonna 2015 henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtuu vuodessa korkeintaan 127 (vähemmän 64 onnettomuutta, 34 %).

Jotta seutu vastaisi valtakunnalliseen haasteeseen liikenneonnettomuuksien vähentämisestä ja onnettomuusmäärien arvioitaisiin olevan valtakunnan tason mukaisia, tulisi onnettomuuksien määrän vähentyä n. 150 eli runsaalla 20%. Koska Etelä-Päijät-Hämeen alueella tilanne on jo entuudestaan valtakunnan tasoa parempi, täytyy sen tavoitteiden mukaan myös sellaisena pysyä. Tämän takia tavoitteeksi asetettiin onnettomuuksien väheneminen runsaat 33 %:ia. Seudulle asetettu henkilövahinko-onnettomuuksien vähennämätavoite on erittäin haastava. Tavoitteen saavuttamiseksi Tiehallinnon määrärahat eivät saa enää vähentyä, ja kuntien pitää osallistua aktiivisesti omalta osaltaan hankkeiden toteutukseen kunnissa sekä yhteistyössä Tiehallinnon kanssa. Myös valtakunnan tasolla suurten väyläinvestointien ja ns. teema-hankkeiden rahoitus vaikuttaa tavoitteen toteutumiseen.



Kuva 4.4-2. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemätavoite vuoteen 2015; koko seutu.

Jopa tärkeämpää kuin liikenneympäristön rakentaminen tavoitteen saavuttamisessa on tehokas ja kaikki kuntalaiset saavuttava liikennekasvatustyö. Tämän takia kuntien on tavoitteen saavuttamiseksi sitouduttava toimivaan liikenneturvallisuustyöhön ja liikennekasvatussuunnitelman toteuttamiseen.

5 LIIKENNEYMPÄRISTÖN TURVALLISUUDEN YLEISIÄ PARANTAMISKEINOJA

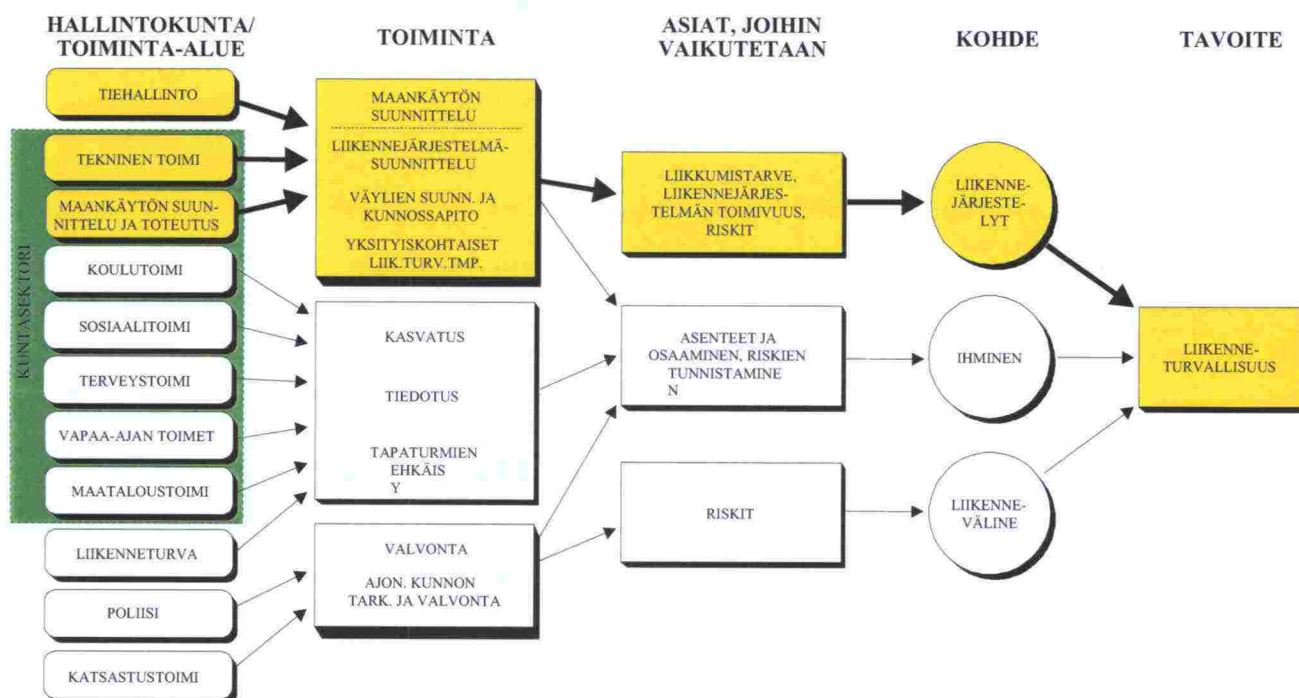
Tässä luvussa kuvataan yleisesti jo käytössä olevia hyviä liikenneympäristön turvallisuuden parantamiskeinoja ja menetelmiä.

5.1 Johdanto

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla liikennekasvatusta ja valvontaa (ks. kuva 5.1-1). Liikenneturvallisuussuunnittelulla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien kanssa mutkatonta.

Liikenneympäristön parantaminen kuuluu Tiehallinnon ja kunnan teknisen toimen toimialaan. Eri hallintokunnat muokkaavat liikkumisen asenteita ja osaamista kasvatus- ja tiedotustoimillaan. Liikenneasenteisiin ja liikenneympäristöönkin vaikuttavat useat eri sidosryhmät, kuten Liikenneturva, liikenteen etujärjestöt ja mm. urheiluseurat ja vammaisjärjestöt. Poliisin valvonta vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Poliisi ja katsastustoimi voivat parantaa liikennevälineiden turvallista käyttöä.

Liikenneturvallisuussuunnitelmassa on yleensä kaksi osaa, liikennekasvatus ja liikenneympäristöosat. Liikennekasvatussuunnitelman laatii oma työryhmä ja suunnitelmasta tehdään usein oma raporttinsa. Siinä on käsitelty liikenteeseen liittyvää koulutusta, valistusta ja tiedostusta. Liikenneympäristöraportissa on keskitytty liikenneympäristön parantamiseen, missä keinoina on käytetty rakenteellisia, liikenteen ohjauksellisia ja kunnossapidollisia toimenpiteitä. Liikenneturvallisuussuunnitelma on luonteeltaan tarve-/esiselvitys. Toteutuksen aikajänne on noin 10 vuotta suunnitelman valmistumisesta.



Kuva 5.1-1. Liikenneturvallisuustyön kenttä.

5.2 Liikenneturvallisuustyön yleiset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laaditussa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2006-2010 on esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään liikenneturvallisuuden jatkuvaan parantamiseen (suunnitelma on luettavissa ministeriön kotisivulta www.mintc.fi). Jo vuosien 2001-2005 suunnitelmaan sisältyi pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuonna 2025 päästään alle 100 liikennekuoleman vuosimäärään.

Jotta suunnitelman mukainen liikenneturvallisuustavoite saavutettaisiin koko maassa, kiinnitetään suunnitelmakaudella huomiota seuraaviin osa-alueisiin:

- Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa
- Nopeuksien hillitseminen
- Päihdeonnettomuuksien vähentäminen
- Ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen
- Onnettomuuksien seurausten lieventäminen

Valtioneuvosto on hyväksynyt suunnitelman (periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 9.3.2006), ja se on samalla vahvistanut aikaisemmin asettamansa liikenneturvallisuustavoitteen siten, että vuonna 2010 liikennekuolemien määrä olisi alle 250.

Valtioneuvosto korostaa, että liikenneturvallisuustavoitteet on otettava huomioon kaikessa liikennepoliittisessa päätöksenteossa ja niiden saavuttamiseksi vuosina 2006–2010 valmistellaan ja toteutetaan yllä mainittujen lisäksi seuraavia toimenpiteitä:

- Yhteistyön tehostaminen eri viranomaisten kesken
- EU-yhteistyön tiivistäminen
- Kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseuraamusten tehostaminen

5.3 Maankäytön suunnittelu ja toteutus

Maankäytön suunnittelussa aluevarauksilla ja toimintojen sijoittelulla ratkaistaan alueen liikenteelliset tarpeet ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Maankäytön suunnittelu ja toteutus vaikuttavat myös kulkumuotojen jakaantumiseen, hyvät kevyen liikenteen yhteydet vähentävät autoilua sekä lisäävät jalankulkua ja pyöräilyä.

Kaavasuunnitteluvaiheessa tärkeitä liikenneturvallisuuden näkökohtia ovat:

- toimintojen sijoittelu: minimoidaan liikkumistarve ja riskipisteiden määrä
- liikenneverkon jäsentely ja hierarkia: moottoriajoneuvoliikenne ohjataan pääteille ja rauhoitetaan asuinalueet
- kattavat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet: erityisesti huomioidaan kevyen liikenteen tärkeät kohteet, kuten koulut ja palvelupisteet
- liikennealueiden riittävät aluevaraukset: varmistetaan näkemäalueet ja esim. alueet myöhemmin toteutettaville alikulkukäytävälle
- katujen oikea linjaus ja liittymäjärjestelyt: pitkiä, ajonopeuksia nostattavia suoria ei toteuteta asuinalueille sekä suositaan kolmihaaraliittymiä ja kiertoliittymiä

Eriasteinen maankäytön ja liikenteen suunnittelu tulee olla vuorovaikutteista. Rakennuslupia myönnettäessä tulee selvittää liikennetarpeet rakennushanketta laajemmalla alueella, jotta rakentamisella ei suljeta jatkossa tarpeellisia liikenneyhteyksiä. Erityisesti huomioidaan kevyen liikenteen yhteydet.

Haja-asutusalueelle rakentajille korostetaan, että rakennuspaikkaa valittaessa tulee huomioida myös vallitsevat liikenneolosuhteet, kuten kevyen liikenteen yhteydet, koulukuljetukset, valaistus, nopeusrajoitukset ja liikennemelu. Rakennusvalvonnan yhteydessä varmistetaan rakennushankkeen liikenneturvallisuus.

5.4 Tie- ja katuverkko

Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittamisen tavoitteena on asuin- tai asointiympäristön turvallisuuden ja viihtyvyyden parantaminen, liikkumisen tasa-arvo ja esteettömyys. Rauhoittamisen keinoja ovat mm. tie- ja katuverkon jäsentely, nopeusrajoitukset, väistämisvelvollisuudet ja hidasteet.

Jäsentely

Tie- ja katuverkon jäsentely auttaa hahmottamaan kokonaiskuvan alueesta luokittelemalla tiet ja kadut sen mukaan, mikä on niiden liikenteellinen asema ja rooli maankäytössä. Liikenteellisen tehtävänsä mukaan jako on seuraava:

- pääties ja -kadut: palvelevat valtakunnallista tai seudullista pitkämatkaista liikennettä,
- kokoojakadut: välittävät alueen sisäistä liikennettä ja johtavat sen pääteille ja -kaduille,
- tonttikadut (liityntäkadut): tonteilta liikenne siirtyy tonttikatuja pitkin korkeampiluokkaisille teille ja kaduille. Tonttikatuja ovat tavallisten asuntokatujen lisäksi hidaskadut, pihakadut, kävelykadut ja kävelypainotteiset kadut.

Tiet ja kadut voidaan luokitella myös sen mukaan, mikä on niiden rooli maankäytössä:

- ohikulkukatu: johtaa liikenteen maankäyttöalueen ohi. Yhteydet ovat muun katuverkon kautta,
- läpikulkukatu: johtaa liikenteen maankäyttöalueen läpi, mutta yhteydet alueelta ovat muun katuverkon kautta,
- maankäyttöä palvelevat kadut: tonteilta liitytään suoraan kadulle.

Liikenneturvallisuussuunnittelussa verkon jäsentely on apuna nopeusrajoitusten, väistämisvelvollisuuksien ja rakenteellisten toimenpiteiden suunnittelussa. Samanluokkaisille teille ja kaduille tehdään samantyyppiset ratkaisut.

Yleisten teiden linjaosuudet

Suomen tiestö on pääosin rakennettu 60- ja 70-luvuilla. Yleisten teiden eräisiin ominaispiirteisiin kuuluvat runsaat geometrialtaan ja poikkileikkaukseltaan puutteelliset tieosuudet. Teiden leveyspuutteita voidaan kohtuullisin kustannuksin korjata päällystystöiden yhteydessä. Levitystä voidaan tehdä olosuhteista riippuen 0,5 – 1,0 metriä. Pysty- tai vaakageometrian korjaaminen vaatii tiesuunnitelmien laatimista ja raskaampia toimenpiteitä.

Vilkkaimpien väylien geometrialtaan puutteellisille osuuksille voidaan tehdä pienempiä toimenpiteitä kuten, täristävän keskiviivan tai reunaviivan jyrkimistä sekä reunapaalujen asentamista.

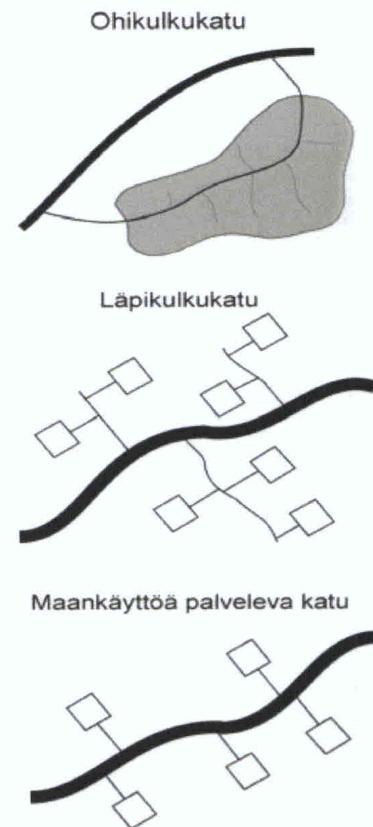
Täristävällä keskiviivalla uskotaan olevan kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksia vähentävä vaikutus. Täristävää keskiviivaa ei tule tehdä, jos tieosuudella ei käytetä kaikkia tiemerkinäköjä. Täristävää keskiviivaa voidaan tehdä jyrkimällä tai päällystysten yhteydessä painamalla. Täristävällä reunaviivalla on todettu olevan suistumisonnettomuuksia ehkäisevä vaikutus. Täristävää reunaviivaa ei tulisi tehdä, jos päällystetyn pientareen leveys on alle 0,5 m.

Reunapaalujen tehtävänä on parantaa tien optista ohjausta etenkin hämärän tai pimeän aikana tai huonolla ajosäällä. Reunapaalujen avulla vähennetään suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia. Reunapaaluja voidaan asentaa sekä yksi- että kaksiajorataisille leveätköille (yli 8/7 m) tieosuuksille, joiden nopeusrajoitus on 100 km/h tai yli (myös tiet, joiden nopeusrajoitus on talveksi alennettu). Muilla teillä reunapaaluja voidaan käyttää yksittäisissä tapauksissa parantamaan optista ohjausta esim. pienisäteisten kaarteiden kohdalla, tievalaistuksen päättyessä, kaiteen alkamiskohdan merkinnässä ja yksittäisissä kapeissa tienkohdissa.

5.5 Kevyen liikenteen verkko

Jäsentely

Tieverkon tapaan myös kevyen liikenteen verkko voidaan jakaa eri hierarkiatason väyliin. Jäsentelyn tarkoituksena on lähinnä sijoitella erilainen (pitkä/lyhytmatkainen, työ- ja koulumatkat/vapaa-aika) jalankulku- ja pyöräilyliikenne omille väylilleen. Tällöin kunkin väylän käyttötarpeet ovat mahdollisimman samankaltaiset. Jäsentely helpottaa rakenteellisten ratkaisujen tekemistä, kunnossapitoa ja viitoitusta.



Kevyen liikenteen verkko jaetaan tarvittaessa kolmitasoisiin verkkoihin: pää-, alue- ja lähiverkkoihin.

Ulkoilureitistö

Ulkoilureitistö yhdistää taajaman eri osat ulkoilualueisiin sekä yhdistää eri ulkoilualueita. Ne ovat talvella usein latupohjina. Pääulkoilureitillä ja muulla kevyen liikenteen verkolla voi olla yhteisiä osuuksia. Pääulkoilureitit viitoitetaan ruskeapohjaisilla ulkoilureittiviitoilla. Paikalliset ulkoilureitit voidaan katsoa kuuluvaksi alue- ja lähiverkkoihin.

5.6 Katutilat ja teiden reunaympäristöt

Katutila kuvaa kadun ja sitä rajaavan rakennetun ympäristön muodostamaa kokonaisuutta. Erilaisilla katutiloilla tuetaan tie- ja katuverkon jäsentelyä ja samalla mm. nopeusrajoituksia, mikä parantaa liikenneturvallisuutta. Katutilan kokemiseen vaikuttavat mm. rakennusten etäisyys tiestä, pihojen ja alueiden liittyminen katuun, huoltoliikenteen järjestelyt, kevyen liikenteen väylien sijainti, kadun linjaus ja leveys, pysäköintijärjestelyt, istutukset ja puut sekä päällystemateriaalit.

Tien reunaympäristön (sivuojat luiskineen ja alue sivuojan takana) pehmentämisellä pyritään lieventämään suistumisonnettomuuksien seurauksia. Reunaympäristön turvallisuus korostuu teillä, joilla on korkeat nopeusrajoitukset. Turvallisuutta lisäävät mm:

- penger- ja siltakaiteiden riittävä pituus ja nykyaikaiset ominaisuudet,
- sivuojan muotoilu,
- puuston poistaminen tai harventaminen,
- myötäävät valaisinpylväät,
- suurten kivien yms. esteiden poistaminen ja
- sivuteiden liittymäluiskien muotoilu.

Hirvionnettomuuksien määrän pienentämiseen pyritään seuraavin toimenpitein:

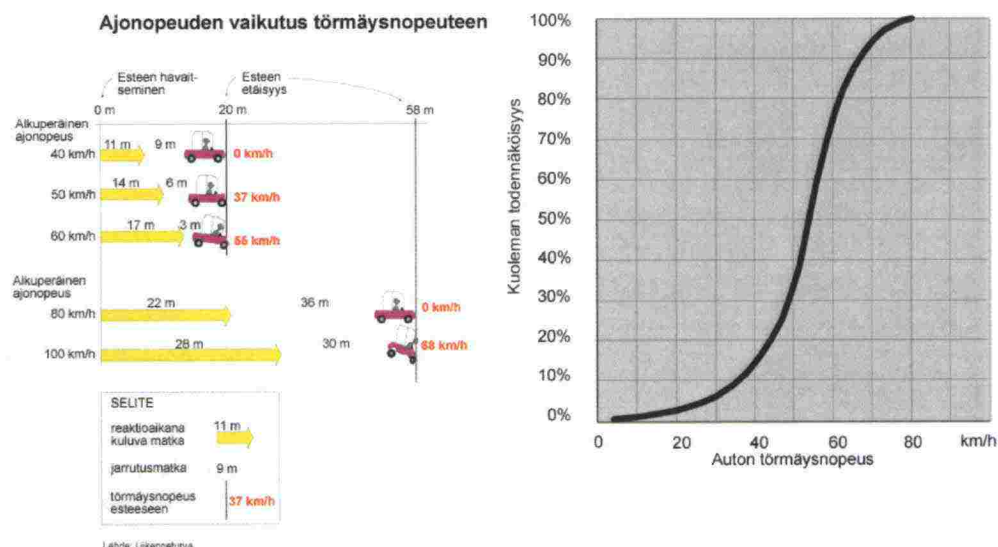
- tarkistetaan, onko hivistä varoittavat liikennemerkit oikeilla alueilla, uusien hirtivaara-alueiden merkitsemiseen pidetään korkeaa kynnystä, jotta varoitusmerkit eivät koe inflaatiota, hirtivaaramerkintöjä voidaan tehostaa ajoratamaalauksilla,
- hirtivaara-alueilla kesäkunnossapitoa tehostetaan niittämällä heinä sivuojan pohjasta ja takaluiskasta, jolloin nopeasti kasvava vesakko pysyy kurissa,
- harvennetaan edelleen teiden suoja-alueilla olevaa puustoa, jotta hirven voisi havaita aiemmin,
- vähennetään hirtikantaa ja
- ohjataan hirtviä pois teiden varsilta esim. nuolukivillä.

5.7 Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoituksilla vähennetään liikenneonnettomuuksien määrää ja onnettomuusriskiä, lievennetään onnettomuuksien seuraamuksia, parannetaan riskialttiiden tiekäyttäjärühmien turvallisuutta sekä vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja, kuten melua ja päästöjä.

Nopeusrajoitusjärjestelmän avulla luodaan tarkoituksenmukaiset nopeusrajoitukset erilaisiin liikenneympäristöihin. Sopiva nopeustaso määräytyy väylän suhteesta maankäyttöön ja väylän liikenteellisestä tehtävästä (vrt. kohta 3.2.1). Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla pitää käytettävien ajonopeuksien olla selvästi alhaisempia kuin pääväylien nopeuksien liikenneturvallisuu- den ja viihtyvyyden takia. Pääväylillä korostuu liikenteen sujuvuus ja matkojen pituudet, jolloin kohtuullisen korkea ajonopeus on yleensä perusteltua, mikäli se sopii liikenneympäristöön. Kevyen liikenteen järjestelyt ovat sitä vaativampia mitä korkeammat ovat autojen nopeudet.

Liikennejärjestelmä tulee suunnitella heikompien ehdoilla ja sen tulee olla sellainen, ettei virhetoiminnon seurauksena satu vakavaa onnettomuutta.



Kuva 5.7-1. Vasemmalla reagointimatkoja ja törmäysnopeuksia eri alkuperäisillä ajonopeuksilla, oikealla törmäysnopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen

Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla 30 ja 40 km/h-nopeusrajoitukset on hyvä lähtökohta. Edellä mainituilla alueilla ajomatkat ovat lyhyitä, joten alemman ajonopeuden vaatima ajan lisäys on merkityksetön. Moottoriajoneuvo- ja kevyen liikenteen täydellinen erottelu (erilliset väylät, risteäminen eri tasossa) ei usein ole mielekästä vähäisen liikennemäärän, maankäytön tai kustannusten takia.

Nopeusrajoituksia voidaan tehostaa ajoratamaalauksin. Maalauksia käytetään paikoissa, joissa rajoitus muuttuu. Maalaus voidaan toistaa nopeusrajoitusalueen sisällä pitkillä kokoojateilla.

5.8 Väistämisvelvollisuusjärjestelmä

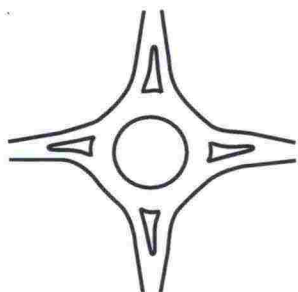


Väistämisvelvollisuusjärjestelmällä selkeytetään liikenneympäristöä ja korostetaan tieverkon jäsentelyä. Pääteihin ja -katuihin liittyvillä teillä on usein väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki. Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla teiden liittymät ovat tasa-arvoisia. Bussireiteillä tasa-arvoisia liittymiä on vain poikkeustapauksissa. Tasa-arvoinen liittymä hidastaa ajonopeuksia ja joissakin tapauksissa helpottaa liikkumista. "Etuajo-oikeutetulla" tiellä voidaan ajonopeuksia tarvittaessa hillitä erilaisilla hidastimilla, kuten liittymän korotuksella. Nopeusrajoitus ja väistämisvelvollisuusjärjestelmien on tuettava toisiinsa.

Vuonna 1998 annetun tieliikenneasetuksen mukaan tasa-arvoiset liittymät voidaan säilyttää, jos tien nopeusrajoitus on enintään 40 km/h. Väistämisvelvollisuus liittymissä on osoitettava liikennemerkillä tai tasa-arvoisessa liittymästä on varoitettava ennakkomerkillä, mikäli tien nopeusrajoitus on 50 km/h tai enemmän.

5.9 Tie- ja katuverkon liittymät

Kiertoliittymät



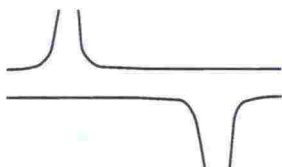
Kiertoliittymän periaatteena on poistaa vaaralliset onnettomuustyytit, joita liittymissä ovat nokkakolarit ja törmäykset risteävän ajoneuvon kanssa. Kiertoliittymässä onnettomuuksien vakavuus pienenee, koska ajonopeudet ovat pieniä ja ajoneuvojen risteämiskulmat loivia.

Kiertoliittymät sopivat erityisesti pää- ja kokoojateiden liittymiin. Kiertoliittymässä on vähemmän liikennetapahtumia kuin tavallisessa tasoliittymässä. Kääntyvän autoilijan on helpompi havaita kulkija suojatiellä kuin tavallisessa liittymässä. Suojatiet pyritään rakentamaan saarekkeellisenä. Pääteillä kevyelle liikenteelle rakennetaan alikulkukäytävät.

Kiertoliittymä vastaa liikenteen välityskyvyltään kanavoitua valo-ohjattua liittymää. Keskimääräiset viivytykset ovat kiertoliittymässä pienemmät varsinkin, jos liikennemäärät eivät ole kovin suuria. Sivusuunnalta liittyminen muuhun liikenteeseen on helpompaa kuin tavallisessa liittymässä, pääsuunnan liikennettä kiertoliittymä hidastaa hiukan.

Kiertoliittymää voidaan käyttää taajaman "porttina", jolloin tielläliikkuja tietää saapuvansa erilaiseen liikenneympäristöön. Ympyrän keskelle sijoitettavilla istutuksilla ja taideteoksilla voidaan elävöittää taajamaympäristöä. Kiertoliittymä on myös helppo paikantamiskohde.

Porrastukset

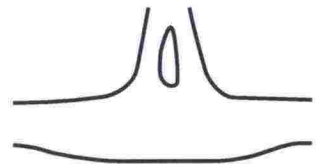
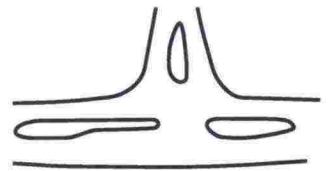


Liittymän porrastuksella tarkoitetaan nelihaaraliittymän (X-liittymä) rakentamista kahtena kolmihaaraliittymänä (T-liittymä). Liittymän porrastamisella vähennetään liikenteen konfliktipisteitä eli mahdollisia onnettomuuskohtia liittymässä. Liittymän porrastaminen on sitä tarkoituksenmukaisempi mitä suurempi osuus liikenteestä tulee sivusuunnilta.

Kanavointi ja väistötila

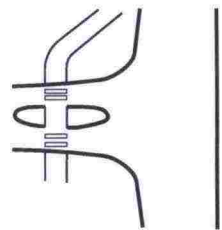
Kanavoidussa liittymässä on pääsuunnalla vasemmalle kääntymiskaistat ja sivusuunnalla tulppa. Kanavointi voidaan tehdä erityyppisin saarekkein, tie-merkinnöin tai ns. väistötilana. Kanavointia käytetään kolmihaaraisissa liittymissä ja porrastetuissa liittymissä. Kanavoituja nelihaaraliittymiä voidaan käyttää vain liikennevaloliittymissä.

Kanavoinnin liikenneturvallisuusvaikutus on kaksijakoinen. Se lisää yleensä pääsuunnan turvallisuutta, koska liittymän havaittavuus paranee ja peräänajot vähenevät. Toisaalta saarekkeet aiheuttavat törmäysriskin. Kanavointi lisää liittymän laajuutta ja voi jopa lisätä risteämisonnettomuuksia (kääntyvien autojen katve, kasvavat ajonopeudet päätiellä ja pitempi matka liittymäalueen yli).



Tulppaliittymä

Tulppaliittymällä tarkoitetaan liittymää, jossa liittyvälle, vähäliikenteisemmälle tielle on rakennettu tulppa eli saareke. Mikäli nelihaaraliittymään rakennetaan tulppa, se on sijoitettava yleensä molemmille liittyville teille. Tulppa mahdollistaa kevyen liikenteen suojatien turvallisen järjestämisen.

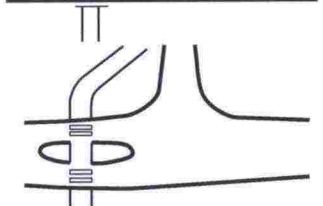
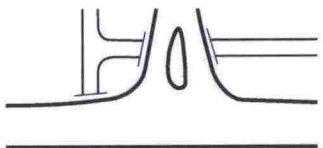


Yksityistie- ja katuliittymäjärjestelyt

Yhteydet tonteilta pääteille pyritään järjestämään haja-asutusalueella liittytäteiden ja taajamissa kokoojakatujen kautta. Mahdollisuuksien mukaan nykyisiä tonttiliittymiä yhdistetään. Uusien talojen rakennuslupakäsittelyn yhteydessä varmistetaan, että tonttiliittymään saadaan riittävät näkemät, ja että tonttiliittymän kohdalla tasaus ei ole liian jyrkkä pää- ja sivusuunnassa.

5.10 Teiden ja kevyen liikenteen väylien risteykset

Risteykseen toteutettavan toimenpiteen valintaan vaikuttavat kevyen liikenteen väylän ja tien tai kadun verkollinen asema sekä liikenteen ominaisuudet. Teiden ja kevyen liikenteen pääväylillä ristetään eritasossa. Alemman tieverkon risteämiskohtien liikenneturvallisuus tarkastetaan tapauskohtaisesti. Eriyisesti varmistetaan kevyen liikenteen pääväylien ja kokoojatietasoisten katujen risteyksien liikenneturvallisuus.

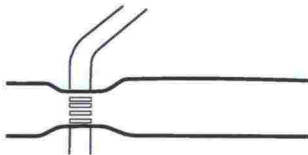


Risteysten turvallisuutta voidaan parantaa eritasojärjestelyin, ajoradan korotuksilla tai kavennuksilla sekä suojatiesaarekkeilla. Kokoojateillä, joilla on runsaasti raskasta liikennettä, suositetaan saarekeratkaisuja. Korotuksia voidaan rakentaa erityisesti teille, joilla on tarpeen alentaa ajonopeuksia ja vähän raskasta liikennettä.

Ali- ja ylikulkukäytävät

Pääsääntönä on, että kevyen liikenteen väylä risteää valtateiden kanssa eritasossa. Muilla teillä ratkaisuun vaikuttavat liikennemäärät, ajonopeudet ja liikennemuotojen sekoitus.

Saarekkeet ja kavennukset



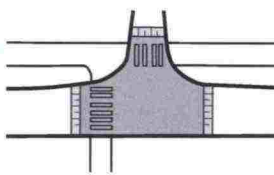
Saareke on teiden liittymässä pääsuunnalle tai tien linjaosuudelle rakennettava saareke. Saarekkeen kohdalle voidaan merkitä suojatie, kun päätien nopeusrajoitus on enintään 50 km/h. Mikäli nopeusrajoitus on korkeampi, saarekkeen kohdalle rakennetaan vain ylitysmahdollisuus, mutta suojateitä ei yleensä merkitä.

Saarekkeet mahdollistavat tien ylittämisen kahdessa vaiheessa, mutta ne eivät käytännössä pienennä autoilijoiden nopeuksia. Suojatiesaarekkeet lisäävät suojatien havaittavuutta. Saarekkeita käytetään yleensä pääteillä, missä ei ole tarvetta tai mahdollisuutta rakentaa alikulkukäytävää.

Ajoradan kavennuksilla lisätään suojatien havaittavuutta. Kavennus lyhentää ajoradan ylitysmatkaa suojatiellä. Kavennus voi olla sellainen, että sen kohdalla kaksi ajoneuvoa mahtuu kohtaamaan tai niin kapea, että siitä mahtuu vain yksi ajoneuvo kerrallaan. Kavennus katkaisee kadun liian pitkiä näkymiä.

Saarekkeita tai kavennuksia käytetään myös taajaman "portteina", joilla autoilijaa muistutetaan saapumisesta taajamaan ja alemmalle nopeusrajoitusalueelle. Saarekkeiden ja kavennusten yhteydessä tie voidaan päällystää esimerkiksi noppakivellä, mikä lisää kohteen havaittavuutta.

Korotukset



Ajoradan korotuksilla hillitään ajonopeuksia ja lisätään liittymän ja/tai suojatien havaittavuutta. Korotuksilla voidaan vähentää läpiajoliikennettä ja ohjata moottoriajoneuvoliikennettä tarkoituksenmukaisille väylille.

Korotus voidaan toteuttaa koko liittymäalueen korotuksena, suojatien korotuksena tai töyssynä. Liittymäalueen korotuksia rakennetaan yleensä kokoojateiden liittymiin. Korotettava suojatie sijaitsee yleensä tien linjaosuudella ja korkealuokkaisella kevyen liikenteen väylällä tai esimerkiksi koulun läheisyydessä. Töyssy rakennetaan sellaisen tien linjaosuudelle, jolta halutaan vähentää läpiajoa ja pienentää ajonopeuksia. Vanhalle tielle tehtävä korotus ei yleensä vaadi lisää katualuetta.

Korotuksen yhteyteen voidaan rakentaa erilaisia kiveyksiä, pollareita ja istutuksia, mutta ne eivät saa heikentää näkemiä. Rakenteellisilla yksityiskohdilla tehostetaan suojatien havaittavuutta, ohjataan ajo- ja kävelyreitit sekä parannetaan katu ympäristöä.

5.11 Koulut

Koulut

Koulujen ympäristössä liikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä kysymyksiä ovat:

- koulumatkojen liikenneturvallisuus
- polkupyörien ja autojen pysäköintijärjestelyt, autojen peruuttamisten välttäminen
- huoltoliikenne
- näkemät
- kulkuyhteydet pihasta tielle sekä pysäkkien ja pihan välillä
- kunnan ja vanhempien hoitamien koulukuljetusten nouto- ja jättöpaikat (saattoliikenne)
- tie- ja pihavalaistus
- liikennemerkkien yhtenäinen käytäntö koko kunnan alueella ja
- kunnossapito
- kouluympäristön selkeys, viihtyisyys ja virikkeellisyys

Piha-alueen eri toiminnot pyritään erottamaan selkeästi toisistaan. Välituntipiha ja liikunta-alueet sekä toisaalta huoltopiha, pysäköintialueet ja koulukuljetuksen nouto- ja jättöpaikat tulee rakentaa erilleen toisistaan.

Autojen pysäköintialueet lämmityspistorasioineen tulee sijoittaa välituntipihan ulkopuolelle niin, että piha-alueen poikki ajaminen voidaan välttää. Myös autojen peruuttaminen koulun pihalla on riskitekijä, joka tulee minimoida liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Polkupyörien pysäköintialueen tulee olla riittävän suuri ja sen tulee olla autojen pysäköinnistä erillään. Ajoneuvoliikenne koulujen yhteydessä oleville asunnoille huoltoliikenne mukaan lukien järjestetään siten, ettei kouluaikana ajeta välituntipihalla tai liikunta-alueella.

Koulun pihalle johtavissa liittymissä tarvitaan riittävät näkemät, jotta liittymään tulevat havaitsevat toisensa riittävän ajoissa toimiakseen turvallisesti. Näkemätarkasteluissa käytettävä silmäpistekorkeus lapsipyöräilijällä on 0,8 m ja autoilijalla 1,1 m. Näkemäalueilla ei saa olla tiheää puustoa eikä pensaita. Lumivallit on pidettävä riittävän matalina. Moottoriajoneuvoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle pyritään järjestämään omat liittymät.

Kulkuyhteys päätien poikki koulun pihalle saattaa olla liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä riskitekijä. Tavoite on, että oppilaat jätetään kuljetusvälineestä aina koulun pihalla olevalle, muusta pihasta erotetulle pysäkkialueelle tai koulun puoleiselle pysäkillä. Taajamaoloissa ylityspaikalla on yleensä suojatie, jonka tehoa voidaan parantaa saarekkeen tai korotuksen avulla. Suojatien kohdalla saa olla enintään 30-40 km/h -nopeusrajoitus. Haja-asutusalueen koulun kohdalla kevyen liikenteen ylityspaikalla tulee olla hyvät näkemäolosuhteet, kouluvuoden aikana enintään 60-80 km/h -nopeusrajoitus. Koulujen kohdalla käytetään lapsia -varoituserkkiä, jonka alapuolella voidaan käyttää samassa varressa esim. 60 -nopeusrajoitusmerkkiä. Varoitus- ja rajoitusmerkit poistetaan koulujen kesälomien ajaksi.

Tievalaistuksella voidaan parantaa koulun kohdalla liikenneturvallisuutta, koska kouluympäristön ja koululaisten havaittavuus paranevat. Valaistuksen tarpeeseen vaikuttavat mm. liikenteen määrä ja koostumus sekä tienvarsiasutuksen määrä.

Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida ns. Koululiitu-menetelmällä. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuuksien perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan Tiehallinnon tierekisteristä ja se huomioi mm. liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen, kevyen liikenteen väylät jne. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisen kykyä selviytyä liikenteessä eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut suositukset riskilukujen raja-arvoista, jota korkeammilla arvoilla tulisi harkita koulukuljetusta.

Taulukko 5.11-1. Liikenne- ja viestintäministeriön suositukset Koululiitun riskilukujen raja-arvoiksi

Luokka-asteet	Raja-arvo suositus	Pienin käytetty raja-arvo menetelmää testanneissa kunnissa (12 kuntaa)
0 lk (esikoulu)	175	100
1-2 lk	185	150
3-4 lk	200	160
5-6 lk	225	180
7-9 lk	270	200

5.12 Valaistus

Tiepiirin alueella tulee olla yhdenmukaiset tievalaistusten suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitokäytäntö. Uusien tievalaistushankkeiden priorisoinnissa käytetään hyväksi kohteiden erityispiirteitä kuten päiväkotien, koulujen ja palvelutalojen läheisyyttä.

Yleensä tavoitteena on, että kokoojakadut, pitkät tonttikadut sekä kevyen liikenteen verkkoon kuuluvat väylät ja kadut valaistaan. Valaistuksen toteutuksen yhteydessä varmistetaan erityisesti suojateiden ja muiden ylityskohtien valaiseminen.

5.13 Yksittäiset liikennemerkkit ja viitat

Merkittävimmät liikennemerkkimuutokset johtuvat monessa tapauksessa nopeusrajoitusten ja väistämisvelvollisuuksien merkitsemisen muutoksista. Eri-tyistä huomiota on kiinnitettävä alueneopeusrajoitusten alkamisen ja päättymisen yksiselitteiseen merkitsemiseen. Tarpeettomat liikennemerkkit tulee poistaa sekä vanhentuneet ja huonokuntoiset vaihdettava uusiin. Kevyen liikenteen verkko viitoitetaan tärkeimmiltä osiltaan. Viitoitus vaatii erillisen, tarkemman suunnitelman. Koulujen ympäristöissä kiinnitetään huomiota yhteinäisiin liikennemerkkien käyttötapoihin koko kunnan alueella.

Luettavuuden takia katunimikylteissä tulisi käyttää vähintään 80 mm:n korkeista tekstiä. Liittymissä katunimen tulee näkyä saapumissuuntaan.

5.14 Kunnossapito

Liikenneverkon kunnossapito on merkittävä liikenneturvallisuuutta lisäävä tekijä. Katujen ja yleisten teiden kunnossapidon taso eri tieosille määritetään kunnossapitoluokituksella. Viikkaimmat väylät vaativat parempaa kunnossapidon tasoa kuin vähäliikenteiset. Huomiota tulee kiinnittää esimerkiksi talvella busireittien ja koululaisten kevyen liikenteen reittien kunnossapidon tasoon.

Kesäkunnossapidon tärkeimpiä tehtäviä liikenneturvallisuuuden kannalta on turvata riittävät näkemät. Tarvittaessa näkemiä parannetaan puustoa harventamalla ja kasvillisuutta niittämällä. Liikennemerkkit ja ajoratamaalaukset on oltava myös kunnossa ja helposti havaittavissa.

Liikenne- ja piha-alueiden kunnossapitosopimuksissa määritetään kunnossapitohenkilöstöltä vaadittava liikenneturvallisuuksutietous. Kunnan kunnossapitohenkilöstölle järjestetään liikenneturvallisuuksukoulutusta. Kunta ja Tiehallinto vaativat tieturva-koulutuksen läpäisemistä kunnossapitäjiltä. Myös tiealueella työskenteleville ovat omat tieturva-vaatimuksensa.

5.15 Tienvarsimainonta

Liikenteessä annettava informaatio tulee olla mahdollisimman selkeää ja yksikäsitteistä. Liikkujan toimintaa ohjaavien havaintoärsykkeiden liiallinen määrä vaikeuttaa valintojen tekoa ja saattaa johtaa ajovirheisiin, jopa liikenneonnettomuuksiin.

Tienvarsimainosten on todettu häiritsevän liikennemerkkien havaitsemista ja muiden liikenteessä selviytymisen kannalta merkityksellisten kohteiden havaitsemista. Tällöin liikenneturvallisuuks heikkenee. Mainosten epäyhtenäinen ulkoasu huonontaa myös ympäristökuvaa.

Taajamassa, jossa nopeudet ovat alhaisia, voi tieltä luettavien mainosten pitäminen olla perusteltua. Tällöinkään niistä ei saa olla haittaa liikenneturvallisuukselle. Taajaman ulkopuolella mainoksen sijoittaminen tieympäristöön on pääsääntöisesti kielletty. Alueellinen ympäristökeskus ja Tiehallinto voivat kuitenkin hakemuksesta myöntää poikkeusluvan tietyin perustein mainoksen pystyttämiseksi.

5.16 Esteettömyyden edistäminen

Vuosina 2003-2006 toteutettiin liikenne- ja viestintäministeriön poikkihallinnollinen esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma (Elsa). Ohjelman internet-sivuille (www.elsa.fi) on koottu kattava tietopankki esteettömyysmateriaalia.

Osana Elsa-ohjelmaa valmistui vuonna 2004 esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistamiseksi SuRaKu-projektin tuloksena seitsemän ohjekorttia ja esteettömyyskriteerit 18 erityyppiseen kohteeseen tai rakenteeseen. Ohjeisto pyrkii auttamaan suunnittelijaa, rakentajaa ja kunnossapitäjää esteettömyyden kehittämiseen tähtäävässä työssä.

Laajasti käsitettynä esteettömyys sisältää monia muitakin näkökulmia esim. allergiat, mutta niihin ei tässä paneuduta. Esitetyt näkökulmat tulisi toteuttaa kaikkiin uudis-rakennuskohteisiin, minkä lisäksi nykyisten ratkaisujen korjaus-tarve tulee selvittää kattavalla esteettömyyskartoituksella ainakin isoimpien kuntien ja kaupunkien keskustoissa. Koska kaikkia väyliä ei yleensä voida toteuttaa esteettömiksi, tulisi valita tietyt keskeisellä liikkumisalueella sijaitsevat esteettömyyskäytävät, joilla esteettömyys toteutuu kokonaisvaltaisesti.

Kevyen liikenteen väylät

Kevyen liikenteen verkoston tulee olla yhtenäinen, kattava ja looginen. Jatkuvuus vähentää tienylitystarpeita sekä lisää kevyen liikenteen houkuttelevuutta ja väylien helppokäyttöisyyttä. Väyliä ei välttämättä tarvitse sijaita välittömästi ajoradan reunassa, vaan johtaa mahdollisimman suoraan eri kohteiden välillä. Selkeä opastus helpottaa reitin valintaa erityisesti väylien epäjatkuvuuskohdissa. Jalankulun ja pyöräilyn yhdistäminen samalle väylälle ei oleellisesti lisää onnettomuusriskiä, mutta aiheuttaa ristiriitoja sekä vähentää viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta. Ainakin kevyen liikenteen pääreiteillä suositellaan jalankulun ja pyöräilyn erottamista 0,2 - 0,5 m leveällä erotteluraidalla. Raita voidaan toteuttaa esim. erilaisilla kiveyksillä.

Kevyen liikenteen väylien suunnittelussa esteettömyyden kannalta keskeiset mitoitusarvot ovat:

- Pituuskaltevuuden esteetön arvo on 0,5- 5 %, 6-8 % katsotaan tyydyttäväksi. Pitkä kalteva osuus voidaan jaotella lyhyisiin loiviin osuuksiin ja nousuosuuksiin. Kaiteilla ja penkillä varustetuilla lepotasanteilla voidaan helpottaa kulkemista.
- Sivukaltevuuden normaaliarvo 2 %. Yli 2,5 % sivukaltevuus aiheuttaa ongelmia matalaan askeltaville ja pyörätuolilla liikkuville henkilöille.
- Väylän vapaan leveyden vähimmäisarvo on 2,3 m, jotta koneellinen puhtaanapito on mahdollista. Tilapäisesti lyhyiden matkojen kuten portaiden ja kalusteiden ohituksessa minimileveys on 1,5 m, joka on riittävä myös avustajan kanssa liikkuvalla henkilöllä.
- Hyvä kulkupinnan päällyste on tasainen, kova ja luistamaton.

Kadunkalusteet, opasteet, liikennemerkit ja valaisinpylväät sekä muut kiinteät esteet tulisi sijoittaa kulkureitin ulkopuolelle. Jos esteitä ei voida siirtää väylän ulkopuolelle, tulisi ne merkitä ohjaavalla pintamateriaalilla ja esteiden tulisi sijaita pituussuunnassa samalla linjalla, jotta viereen jää suoraviivainen esteetön kulkureitti. Erityisesti kaupunkikeskustoissa jalankulkuväylällä esteenä toimivat usein liikkeen porraskelmat, mainostelineet tai kesäisin avonaiset ovet. Liikkeitä tulisi ohjeistaa pitämään ovet suljettuna sekä sijoittamaan mainostelineet rakennuksen viereen. Uusia liikerakennuksia suunniteltaessa liikkeen oviaukkojen tulisi olla samassa tasossa jalkakäytävän kanssa ja oviaukon tulee jäädä reilusti seinälinjan sisälle tai ovien tulee avautua sivulle liukumalla.

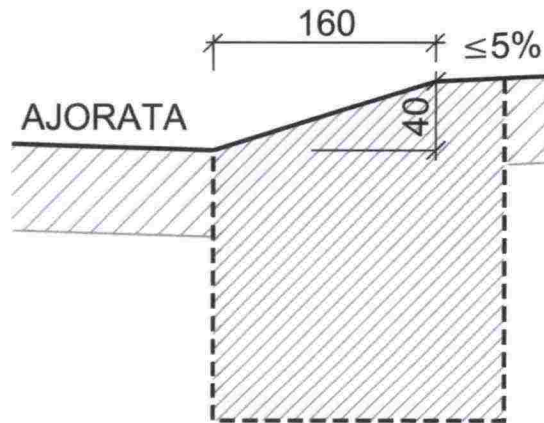
Alikulut

Ajoradan ylitys on haaste sekä esteettömyydelle että turvallisuudelle. Turvallisin ja samalla esteettömin ratkaisu on alikulku. Liikkumis- ja toimimisesteiden kannalta alikulku on ylikulkua parempi ratkaisu. Alikulku tulee sijoittaa loogiseksi osaksi kevyen liikenteen verkkoa, jotta sitä käytettäisiin. Alikulut tulee mitoittaa avarasti ja valaista, jotta niissä liikkumista ei koeta turvattomaksi. Normaalin kunnossapitokaluston vaatimusten vuoksi vapaan korkeuden tulee olla vähintään 2,8 m vähintään 2,5 m leveydeltä.

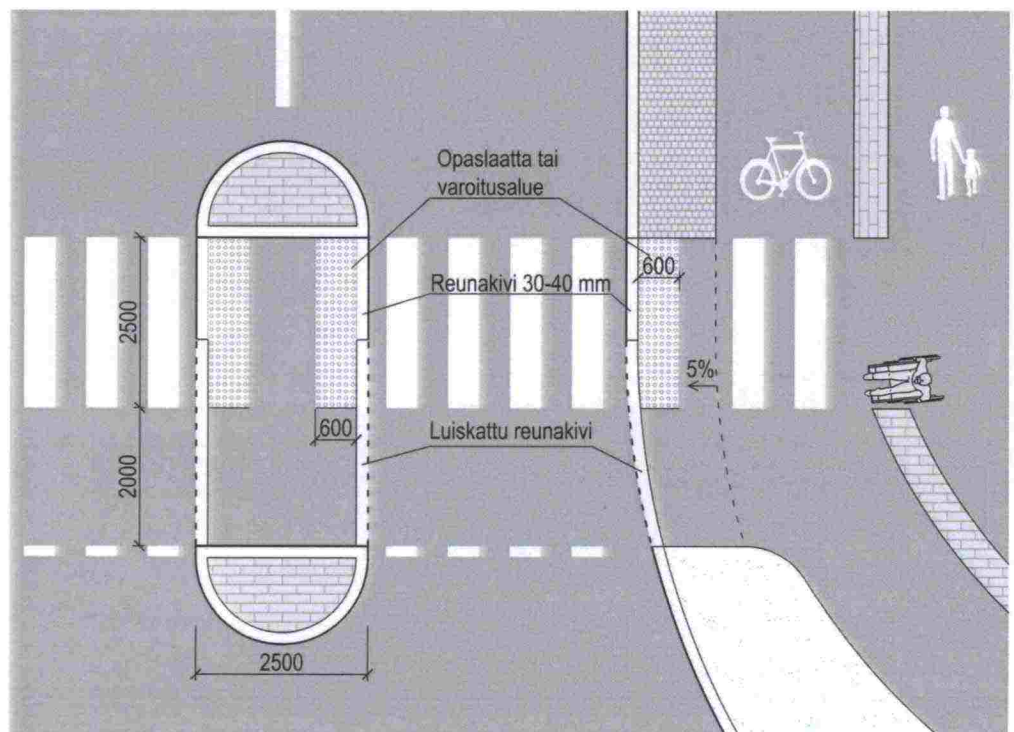
Kulkuväylien pituus- ja sivukaltevuudelle asetetut vaatimukset koskevat myös yli- ja alikulkuja. Pyöriteiden välisissä liittymissä näkemävaatimus on 15 m. Kohtuuttomien kustannusten välttämiseksi voidaan näkemävaatimuksena käyttää 12 m. Nämä arvot toimivat raja-arvoina myös alikulun näkemien osalta.

Suojatiet

Myös hyvä suojatie on kevyen liikenteen väylän looginen osa. Suojatien reunan havaittavuus on erityisesti näkövammaisille erittäin tärkeää, jotta kulkija tietää siirtyvänsä turvalliselta jalkakäytävältä ajoradalle. Suojatien reuna on perinteisesti havaittavissa reunakivestä, mutta korkeusero vaikeuttaa pyörillä kulkevien apuvälineiden matkantekoa. Suojatien kohdalla pystysuoran reunakiven korkeuden tulee olla 30-40 mm, minkä lisäksi suojatien reunassa tulee olla aina vähintään 90 cm leveä luiskattu reunakiviosuus. Luiskaus, jossa nouseaan 40 mm ajoradan tasosta 160 mm:n matkalla, tulee rakentaa huolellisesti. Samaa luiskattua reunakiveä tulee käyttää myös pyörätien kohdalla. (kuvat 6.7-1 ja 6.7-2) Opaslaattoja ja varoitusalueita voidaan käyttää varoittamassa suojatiestä. Värin tai kontrastin tulee olla väylän päällysteestä selvästi erottuva. Näkövammaisten kannalta on keskeistä, että suojatie alkaa kevyen liikenteen väylän reunasta suorassa kulmassa. Näin näkövammaisen voi ottaa reunasta suunnan ja löytää ajoradan ylitse.



Kuva 5.7-1 Luiskattu reunakivi (lähde: SuRaKU-projektin Esteettömän ympäristön suunnitteluohjekortti 1/7)



Kuva 5.7-2 Esteetön suojatie (lähde: SuRaKU-projektin Esteettömän ympäristön suunnitteluohjekortti 1/7)

Suojatien reunojen ohjeet koskevat myös suojatien keskisaareketta. Keski-saarekkeen minimileveys on 2,0 m ja suositeltu leveys 2,5 m. Pyöräilijä voi pysähtyä saarekkeeseen turvallisesti, kun sen leveys on vähintään 2,5 m.

Suojateiden kohdalla kuivatuksen huolellinen suunnittelu ja hyvä valaisu ovat tärkeitä. Suojatiemaalauksen tulee olla hyväkuntoinen ja raidoituksen väri-contrastin tulee olla voimakas. Kontrastiin tulee kiinnittää huomiota erityisesti kivettyjen suojateiden materiaalivalinnoissa.

Tieliikennelain mukaan suojatie voidaan osoittaa joko liikennemerkein tai tie-merkinnöin. Suositeltavaa on käyttää molempia merkintätapoja yhdessä. Suojatiemerkki tulisi sijoittaa heti suojatiemerkinnän reunaan enintään 0,5 m ajoradan reunasta. Käytäntö auttaa näkövammaisia suojatien paikantamisessa. Tieliikennelain mukaan merkki voi sijaita kaksi metriä ennen suojatien etureunaa. Liikennevalo-ohjatuissa suojateissa liikennevalon painonappi tulee sijoittaa siten, että se on talvellaikin painettavissa pyörätuolissa istuen.

Pysäköintipaikat

Liikkumisesteisten pysäköintipaikat tulee merkitä selvästi sekä pinnoitteeseen maalatulla että tolppaan tai seinään kiinnitetyllä liikkumisesteisen tunnuksella. Pysäköintipaikan leveyden tulee olla vähintään 3600 mm ja pituuden 5000 mm. Paikat tulee sijoittaa toimintojen lähelle siten, että matka autopaikalta kohteeseen on lyhyt ja helppokulkuinen. Julkisilla pysäköintialueilla tulee olla vähintään kaksi liikkumisesteisten pysäköintipaikkaa 50 normaalia autopaikkaa kohden ja sen jälkeen yksi invapaikka jokaista alkavaa 50 normaalia autopaikkaa kohden.

Pysäkit

Pysäkkialueet tulee suunnitella niin, että ne ovat helposti hahmotettavia ja tunnistettavia. Pysäkin tulee erottua selkeästi muusta ympäristöstä. Suositeltavaa on käyttää eri pintamateriaalia ja väriä kuin jalkakäytävällä ja pyörätieillä. Pyörätie tulee ohjata pysäkkialueen takaa. Kulkuyhteyden jalkakäytävältä pysäkkikorokkeelle tulee olla esteetön.

Pysäkillä tulee olla riittävästi odotustilaa. Katoksen seinä rakenteiden ja ajoradan reunan välisen odotusalueen tulee olla vähintään 2250 mm leveä, jotta se voidaan pitää kunnossa koneellisesti. Katoksen ympärillä tulee olla vähintään pyörätuolin vaatima 900 mm vapaata kulkutilaa, mutta suositeltava minimileveys on 1500 mm.

Pysäkit tulee korottaa ajoneuvoon nousun helpottamiseksi, kun julkisessa liikenteessä siirrytään matalalattiakalustoon. Korotetun pysäkin reunatuen korkeus on 160 - 200 mm, mutta pysäkkisyvennyksen 100 - 120 mm. Pysäkkikorokkeen reunassa, reunatuen vieressä tulee olla n. 300 mm:n levyinen varoitusalue, jossa on päällysteestä selvästi erottuva väri tai kontrasti.

Pysäkkialueet tulee varustaa sadekatoksella, opasteilla, kahdella korkeudella olevilla istuimilla ja roska-astialla. Katokset tulee valaista hyvin ja niistä tulee olla esteetön näkymä saapuvaan bussiin. Keskeisimmillä paikoilla pysäkin yhteydessä on hyvä toteuttaa korkeatasoinen pyöräpysäköinti, jotta hallitsemattomasti pysäköidyt pyörät eivät aiheuta estettä kevyen liikenteen väylälle tai pysäkillä.

6 LIIKENNETURVALLISUUSTOIMENPITEIDEN YHTEENVETO

Liikenneturvallisuutta lisääviä toimenpiteitä on tarkasteltu alla olevassa taulukossa. Yhteenvedossa on kuvattu tienpitäjän menetelmiä erityyppisten onnettomuuksien vähentämisessä.

Taulukko 6-1. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden kohdentaminen onnettomuusluokittain

Onnettomuusluokka	Toimenpide	Tuote	Urakka	Kustannus (MAKU 2000=100; 115,8)
Kohtaamis- ja ohitusonnettomuudet	Keskiviivan merkitseminen (uusi kohde)	Päällysteet	Tiementäurakka	130€/km
	Keski- ja reunaviivojen merkitseminen	Päällysteet	Tiementäurakka	1 300€/tie-km
	Täristävä keskiviiva kaksoissulkuviivaan	Päällysteet	Päällystysurakka	405€/km
	Keskikaide	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	35 000€/km
	Reunapaalut	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	410€/tie-km
	Lisäkaistan rakentaminen	Liikenneympäristön parantaminen	Erillinen urakka	245 000€/km
	Talvikunnossapidon selvä parannus	Talvihoito	Alueurakka	1 300€/km
Kääntymis-onnettomuus	STOP-merkin asentaminen	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka/alueurakka	340€/kpl
	Liikennemerkkin tehostevarsi	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	125€/kpl
	Nopeusrajoituksen alentaminen	Varusteet ja laitteet	Alueurakka	175€/kpl
	Liittymämerkintöjen tehostaminen; massamerkintä	Tiementäurakka	Tiementäurakka	200€/kpl
	Liittymän porrastaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	10 000€/kpl
	Liittymän siirto par. paikkaan	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	180 000€/kpl
	Liittymän kanavointi	Liikenneympäristönparant.	Erillinen urakka	40 000€/kpl
	Väistötilan rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka/pääll.urakka	245 000€/km
	Lisäkaistan rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	
	Liittymän kevyt parantaminen (maaleikkaus)	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	
	Näkeminen parantaminen	Liikenneymp. hoito ja käyttöpalv.	Päällystys/Tiementäurakka	75...300€/tie-km

Onnettomuus- luokka	Toimenpide	Tuote	Urakka	Kustannus
				(MAKU 2000=100; 115,8)
Risteämis- onnettomuus	Uusi valo-ohjaus	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	
	Nopeusraaj. alentaminen	Varusteet ja laitteet	Alueurakka	175€/kpl
	STOP-merkin asentaminen	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka/ alueurakka	340€/kpl
	Liikennemerkien tehostevarsi	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	125€/kpl
	Heräteraitaryhmä	Päällysteet/Tiementunnukset	Päällystys/Tiementunnus- kintäurakka	300€/kpl
	Liittymämerkintöjen tehosta- minen; massamerkintä	Tiementunnukset	Tiementunnusurakka	200€/kpl
	Kiertoliittymä	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	350 000€/kpl
	Liittymän porrastaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	
	Lisäkaistan rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	245 000€/km
	Liittymän kevyt parantaminen (maaleikkaus)	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	
	Näkeminen parantaminen	Liikenneymp. hoito ja käyt- töpalv.	Alueurakka	4 500€/kpl
Peräänajo- onnettomuus	Heräteraitaryhmä	Päällysteet/Tiementunnukset	Päällystys/Tiementunnus- kintäurakka	300€/kpl
	Liittymän siirto par. paikkaan	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	10 000€/kpl
	Liittymän kanavointi	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	180 000€/kpl
	Väistötilan rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka/ Päällystys	40 000€
	Lisäkaistan rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	245 000€/km
	Liittymän kevyt parantaminen (maaleikkaus)	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	
	Linja-autopysäkki maaseudulla	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	4 500€/kpl
Tieltä suistuminen	Reunapaalut	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	410€/tie-km
	Jyrkän kaarteiden merk.	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	340€/kpl
	Nopeusraaj. alentaminen	Varusteet ja laitteet	Alueurakka	175€/kpl
	Kaiteiden rakentaminen	Varusteet ja laitteet, sillat	Alueurakka, erillinen urakka	28 000€/km
	Jäykät pylväät myötäväiksi (>80 km/h)	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	60€/kpl; 1 000€/km
	Keski- ja reunaviivojen merk.	Päällysteet	Tiementunnusurakka	1 300€/tie-km
	Reunaviivan merkitseminen (uusi kohde)	Päällysteet	Tiementunnusurakka	1000€/tie-km

Onnettomuus- luokka	Toimenpide	Tuote	Urakka	Kustannus (MAKU 2000=100; 115,8)
Tieltä suistuminen (jatkoa)	Täristävä reunaviiva	Päällysteet	Päällysteurakka	405€/km
	Sivuojaluisien loiventaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	4 600€/km
	Esteiden poistaminen tiealueelta	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	
	Talvikunnossapidon selvä parannus	Talvihoito	Alueurakka	1 300€/km
Kevyen liikenteen onnettomuus	Nopeusraj. alentaminen	Varusteet ja laitteet	Alueurakka	175€/kpl
	STOP-merkin asentaminen	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka/ alueurakka	340€/kpl
	Suojatien varoitusvalo	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	
	Nopeusraj. maalimerkintä	Tiemarkinnät	Tiemarkintäurakka	150€/kpl
	Liittymämerkintöjen tehostaminen; massamerkintä	Tiemarkinnät	Tiemarkintäurakka	200€/kpl
	Heräteraitaryhmä	Päällysteet/Tiemarkinnät	Päällystys/ Tiemarkintäurakka	300€/kpl
	Saarekkeen rakentaminen (päätie tai sivutie)	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	6 500€/kpl
	Korotettu suojatie tai liittymäalue	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	20 000€/kpl
	Hidastetöyssyjen tai kavenusten rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	6 000€/kpl
	Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	200 000€/kpl
	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	120 000... 400 000€/km
	Linja-autopysäkki maaseudulla	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	4 500€/kpl
Eläin-onnettomuus	Puuston harventaminen	Liikenneymp. hoito ja käyttöpalv.	Alueurakka	75... 300€/tie-km
	Sivuojaluisien niitto	Liikenneymp. hoito ja käyttöpalv.	Alueurakka	75€/tie-km
	Nuolukivien yms. käyttö	Liikenneymp. hoito ja käyttöpalv.	Alueurakka	
	Hirviaidan rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	22 000€/km
	Eläinten ali- tai ylikulkujen rakentaminen	Liikenneympäristön parant.	Erillinen urakka	
	Hirvivaaramerkkien tarkist.	Varusteet ja laitteet	Erillinen urakka	

7 VAIKUTUKSET

7.1 Suunnitelmallinen liikenneturvallisuustoiminta

Jatkuva suunnitelmallinen toiminta liikenneturvallisuudessa lisää kunnan hallintokuntaryhmien ja eri yhteistyötahojen tietoisuutta. Liikenneturvallisuuspohjainen ajattelutapa vakiintuu jatkuvaksi osaksi normaalia hallintokuntatyöskentelyä sekä ulottuu ajan kuluessa myös muihin kunnassa toimiviin julkisiin ja yksityisiin organisaatioihin. Liikenneturvallisuustyö saa enemmän julkisuutta ja laajempaa hyväksyntää. Pitkäjänteinen toiminta lisää myös liikenneturvallisen ilmapiirin myönteisyyttä.

Kasvatus-, valistus- ja tiedotustyö lisäävät viranomaisten ja yksityisten henkilöiden liikennesääntöjen osaamista ja noudattamista sekä parantavat tiellä liikkumisen asennetta. KVT-toiminta lisää myös turvavälineiden ja -varusteiden käyttöä. Ihmiset suhtautuvat kriittisemmin oman ja toisten liikkumisen huomioimiseen (mm. näkökyky, ajotaito, esimerkkinä oleminen ja ensiapu).

Pitkällä tähtäimellä suunnitelmallinen liikenneturvallisuustoiminta näkyy maankäytön suunnittelussa parantunein liikennejärjestelyin mm. joukko- ja kevyttä liikennettä suosimalla. Liikenneturvallisuustyö kehittää myös liikenteen hallintamenetelmiä, nopeusrajoitusjärjestelmää sekä liikenteen ohjausta. Myös tutkimus- ja tilastointitoiminta kehittyy tehokkaammin päättäjien ja liikennesuunnittelijoiden tarpeita vastaaviksi.

Liikenteen valvonnan avulla seurataan liikennekäyttäytymistä. Liikenne rikkomuksesta kiinnijäämisriskin lisääntyminen pienentää rikkomusten määrää ja vakavuutta ja parantaa näin liikenneturvallisuutta. Myös ajoneuvojen teknisen kunnan valvonta- ja katsastustoiminta paranee ja tehostuu.

7.2 Liikenteen ohjausjärjestelyt

Viitoituksella pyritään ohjaamaan liikenne tarkoituksenmukaisimmille reiteille. Muilla liikennemerkki ja tiemerkinätoimenpiteillä selkeytetään ja yhdenmukaistetaan liikenneympäristöä.

7.3 Kunnossapitotoimenpiteet

Tehokas kunnossapito parantaa liikenneturvallisuutta. Hyvät ajo-olosuhteet antavat liikkujalle mahdollisuuden seurata liikenneympäristöä kokonaisuutena eikä hänen tarvitse keskittyä "tiellä pysymiseen". Kunnossapidon tarkalla ajan ja paikan valinnalla säästetään myös kustannuksia.

Kunnossapitotoimilla varmistetaan riittävät näkemät, jotka varsinkin liittymä-alueilla heikkenevät helposti talvella lumesta ja kesällä kasvillisuudesta. Näkemien varmistaminen on erityisen tärkeää kohteissa, joissa liikkuu lapsia. Liittymänäkemien parantamisella helpotetaan liittymätoimintoja. Linjaosuuksilla näkemien parantamiset helpottavat tilanteiden ennakoimista mm. kohtaamisista. Tien suoja-alueella olevan puuston harventamisen seurauksena eläinonnettomuuksien määrä vähenee.

7.4 Rakenteelliset parantamistoimenpiteet

Rakenteellisilla toimenpiteillä pyritään selkeyttämään liikenneympäristöä, alentamaan ajonopeuksia, erottamaan eri kulkumuodot toisistaan ja parantamaan liikennöitävyyttä.

Kevyen liikenteen turvallisuus paranee ajonopeuksia alentavilla hidasteilla, joita ovat töyssyt, korotetut suojatiet ja liittymäalueet. Korotuksilla vähennetään myös ylinopeuksia. Myös suojatietä käyttävän polkupyöräilijän ajonopeutta voidaan pienentää tien pintamateriaalin avulla.

Suojatiesaarekkeet vaikuttavat ajonopeuksiin vain vähän, mutta ne antavat jalankulkijalle mahdollisuuden ylittää tie kahdessa vaiheessa. Saareke lisää myös suojatien havaittavuutta ja parantaa hyvin toteutettuna tien visuaalista ilmettä.

Liikenneturvallisuuden parantaminen liittymien porrastamisella ja kiertoliittymillä perustuu häiriöpisteiden vähenemiseen ja liittymätoimintojen vähentämiseen, liikenteen sujuvuuden paranemiseen ja ajonopeuksien alenemiseen (ks. kuva 7.5-1). Kiertoliittymässä tapahtuneet onnettomuudet ovat vakavuudeltaan yleensä lieviä alhaisten ajonopeuksien ja loivien risteyskulmien vuoksi.

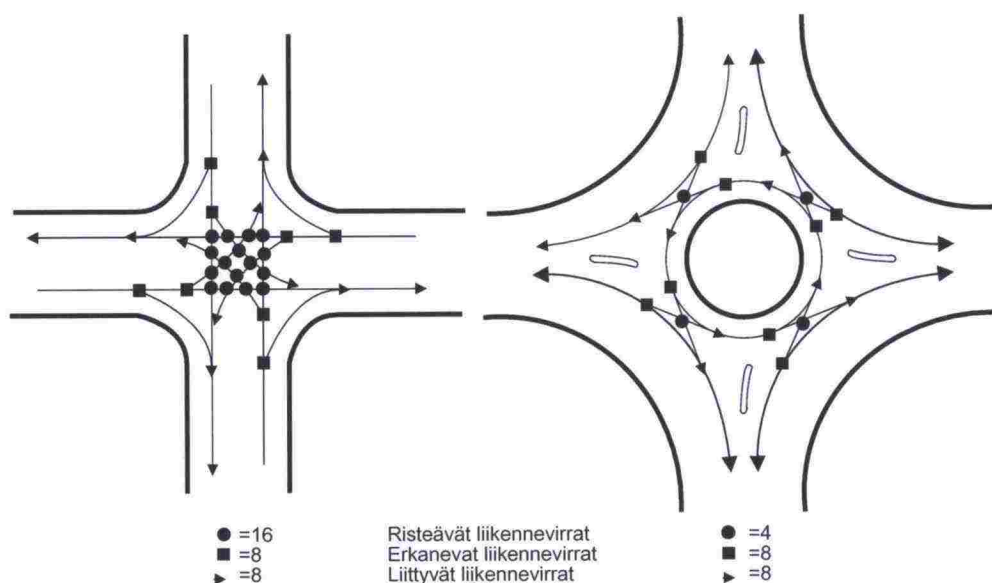
Liikennemuotojen erottaminen parantaa liikenneturvallisuutta, koska autojen ja kevyen liikenteen törmäysmahdollisuudet vähenevät. Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat uusien väylien myötä, mikä lisää jalankulun ja pyöräilyn suosiota.

Tievalaistus parantaa tieympäristön ja tiellä liikkujien havaittavuutta, mikä parantaa liikenneturvallisuutta. Myös palvelutaso tieympäristössä paranee tievalaistuksen myötä.

Korkealaatuinen liikenneympäristö on selkeä ja tarjoaa sopivasti informaatiota, mikä edistää liikenneturvallisuutta.

7.5 Esteettömyyden edistäminen

Selkeä ja johdonmukainen esteetön liikenneympäristö parantaa kaikkien tielläliikkujien liikenneturvallisuuksuutta. Liikenneympäristö tulee suunnitella ja toteuttaa heikoimpien tielläliikkujien ehdoilla. Näitä ovat mm. lapset, vanhukset ja eri tavalla toiminta- ja liikuntarajoitteiset ihmiset.



Kuva 7.5-1. Häiriöpisteiden vertailu nelihaara- ja kiertoliittymässä.

7.6 Henkilövahinko-onnettomuuksien väheneminen

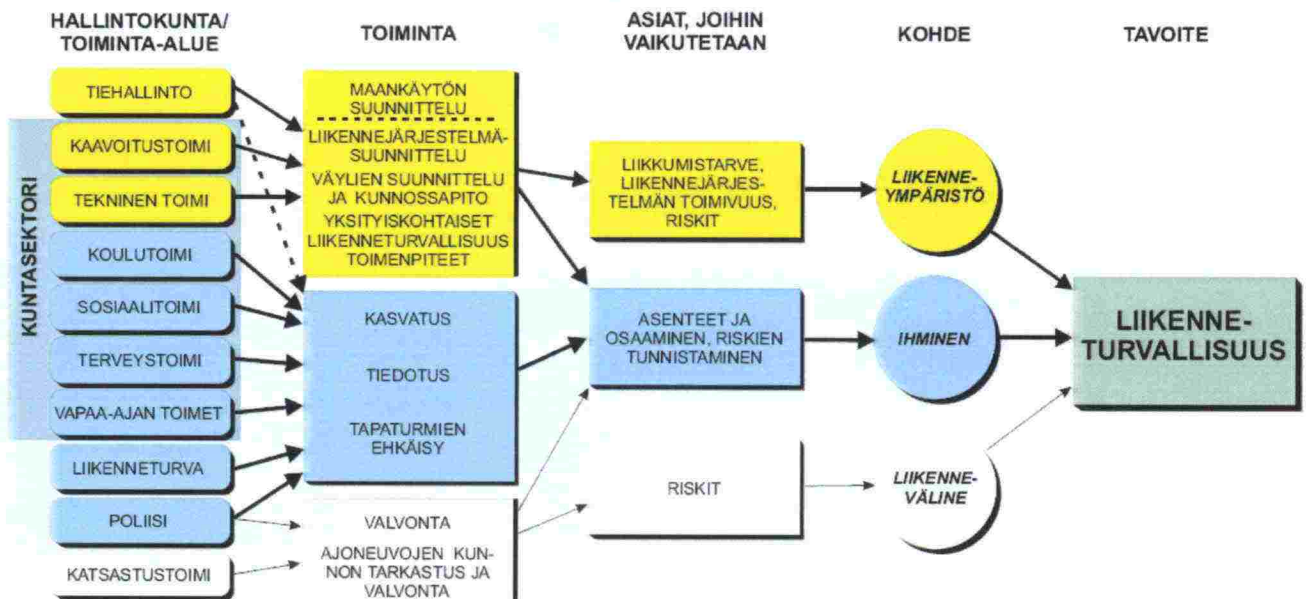
Yleisten teiden osalta on toimenpiteiden vaikutusta henkilövahinko-onnettomuuksien määrään laskettu TARVA-ohjelmalla. Ohjelma arvioi tehtävän toimenpiteen vaikutusta tiekohdan viime vuosien onnettomuuksien, tie- ja liikenneolosuhteiden sekä kullekin toimenpiteelle määritellyn keskimääräisen vaikutuksen perusteella. Toimenpide-ohjelman toimenpiteiden laskennallinen onnettomuusvähenemä on n. 0,867 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa maanteillä. Luku ei sisällä valtateille 24 ja 12 suunniteltuja suurempia hankekokonaisuuksia. Näistä on kerrottu tarkemmin kappaleessa 19. Katujen osalta vastaavaa numeerista toimenpiteiden vaikutusarviota ei voi tehdä, sillä katuja koskeva lähtöaineisto ei useimmiten riitä arvioiden laskemiseksi.

8 KASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSTYÖN YLEISIÄ PARANTAMISKEINOJA

8.1 Johdanto

Liikenteessä tapahtuvat tilanteet ovat seurausta ihmisten tekemistä valinnoista, joiden syntyyn vaikuttavat syvälle juurtuneet arvot ja asenteet. Asenteisiin vaikuttaminen on pitkäjänteistä työtä. Turvallisen liikennekäyttäytymisen tiedostamista voidaan lisätä tehostamalla koulutusta, valistusta ja tiedotusta. Liikenteessä toimii monia eri osapuolia, joiden motivoiminen huomioimaan liikenneturvallisuuskohdat työssään ja toimissaan on tärkeää. Jokainen tienkäyttäjä vaikuttaa liikennekulttuuriin omilla valinnoillaan ja ratkaisullaan ja toimii näin esimerkkinä muille liikenteessä oleville. Myös liikenteen valvontaa lisäämällä voidaan vaikuttaa liikennesääntöjen noudattamiseen ja liikennekulttuuriin.

Ihmisen asenteisiin ja käyttäytymiseen voidaan parhaiten vaikuttaa eri toimialoista kuntalaisten kanssa päivittäin tekemisissä olevien hallintokuntien (mm. sivistys-, sosiaali-, terveys- ja vapaa-ajan toimet) kautta. Kuntien tukena liikenneturvallisuustyössä ovat Tiehallinto, poliisi, lääninhallitukset, Liikenneturva, katsastustoimi sekä useat yritykset ja järjestöt. Poliisi ja Liikenneturva osallistuvat omilla tahoillaan kasvatus- ja tiedotustoimintaan. Poliisin valvonta vaikuttaa myös liikennekäyttäytymiseen. Lisäksi eri yhdistyksillä ja järjestöillä on mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuustyöhön. Kunnissa toimivat yritykset voivat vaikuttaa työntekijöidensä työ- ja työasiointimatkojen turvallisuuteen. Liikenneturvallisuustyön onnistumisen edellytyksenä onkin työn tehokas organisointi (kuvat 8.1-1 ja 8.1-2).



Kuva 8.1-1. Liikenneturvallisuustyön kenttä.



Kuva 8.1-2. Eri toimijoiden tehtävät liikenneturvallisuuksuustyössä.

Perinteisesti liikenneturvallisuuksuustyötä on tehty oman kunnan sisällä kunnan liikenneturvallisuuksuryhmän johdolla. Kuitenkin viime aikoina liikenneturvallisuuksuunnitelmia on teetetty yhä enemmän seudullisina, monen eri kunnan yhteisinä hankkeina. Tämä on aiheuttanut muutosta liikenneturvallisuuksuun organisoimismalleihin (käsitelty tarkemmin kappaleessa 8.6.) ja erityisesti liikenneturvallisuuksuryhmien kokoonpanoihin.

8.2 Eri hallintokuntien ja sidosryhmien tehtävät

Tekninen toimi

Teknisen toimen tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön luominen. Tämä edellyttää, että liikenneturvallisuuksu huomioidaan suunnittelun kaikissa vaiheissa ja toteutuksessa. Maankäytön suunnittelussa aluevarauksilla ja toimintojen sijoittamisella luodaan tarpeet liikenneverkolle ja vaikutetaan siten liikenneturvallisuuksuuteen pitkälle tulevaisuuteen. Tavoitteena on kehittää maankäyttöä niin, että autoliikenteen kasvu voidaan minimoida. Mitä aikaisemmassa kaavoitusvaiheessa liikenneturvallisuuksunäkökohdat otetaan tarkasteluun mukaan, sitä parempaan lopputulokseen voidaan päästä. Turvallisuuksuun kustannukset ovat myös tässä vaiheessa hyvin vähäiset verrattuna siihen, että syntyneitä ongelmia joudutaan korjaamaan esimerkiksi rakentamalla alikulkukäytäviä tai muuttamalla tieympäristön luonnetta hidasteilla, istutuksilla ja muilla rakenteilla.

Liikennesuunnittelussa on tärkeä ottaa huomioon kaikki kulkumuodot: autoilu, joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily. Yleisenä suuntauksena koko maassa on nopeusrajoitusten laskeminen katuverkolla. Liikenneväylien kunnossapidossa sekä työnaikaisissa ja tilapäisissä liikennejärjestelyissä huomioidaan liikenneturvallisuuksu kaikessa toiminnassa.

Tekninen toimi pitää tiedottamisen tehokkaana sekä päättäjille että kuntalaisille mm. liikenteen ongelmakohdista, oikeista käyttäytymismalleista, uusista liikennejärjestelyistä ja työmaista. Muuttuneista liikennejärjestelyistä kerrottaessa tulee perusteluissa tuoda esille vaikutukset liikenneturvallisuuteen.

Tärkeimmät toimintatavat teknisessä toimessa:

- Turvallisen liikenneympäristön luominen
- Liikenneturvallisuuden huomioiminen suunnittelun eri vaiheissa
- Kaikkien kulkumuotojen huomioonottaminen
- Turvallisuuden huomioiminen työnaikaisissa ja tilapäisissä liikennejärjestelyissä
- Liikenneturvallisuuden huomioiminen kunnossapidossa
- Liikenneturvallisuuskysymysten sisällyttäminen tarjouskilpailuasiakirjoihin
- Henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus
- Suunnittelijoiden ammattitaidon ylläpito ja kehittäminen
- Asiantuntija-apu eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyöhön
- Liikenneturvallisuusaloitteiden ja ongelmien käsittely
- Tiedotuksen tehostaminen ja sisällön kehittäminen

Hyvä esimerkki:

Tekninen toimi ylläpitää palautejärjestelmää, jossa kaikilla kuntalaisilla on mahdollisuus antaa suoraan palautetta liikenneturvallisuusryhmälle. Aloitteet ja niihin annetut vastaukset ovat kaikkien nähtävillä internetissä (Lempäälän kunta)

Sosiaalitoimi /sivistystoimi

Sosiaalitoimella on tärkeä asema asukkaiden turvallisuuden ja hyvinvoinnin tukemisessa, sillä sen palvelut ulottuvat vauvasta vaariin. Päivähoidossa liikenneturvallisuus tulee esille päivittäisessä toiminnassa. Lasten valmiudet itsenäiseen liikkumiseen kehittyvät vähitellen leikkimällä ja tutussa ympäristössä saatujen kokemusten perusteella. Vanhempien oma esimerkki on tärkeää ja vanhemmille korostetaan heidän vastuutaan kasvattajina ja esimerkinantajina. Liikenneturvallisuudesta tiedotetaan vanhempainilloissa ja perhekeskusteluissa.

Tärkeimmät toimintatavat päivähoidossa:

- Turvallinen liikkuminen retkillä ja kävelyillä: liikennesääntöjen opettelu, julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen, aikuisten esimerkki
- Liikenneaiheiset leikit, laulut, kirjat, tehtävät ja askartelut
- Yhteistyö vanhempien kanssa
- Saattoliikenteen turvallisuudesta huolehtiminen
- Turvavälineiden esittely ja jakaminen
- Vaaranpaikoista ja kunnossapidosta tiedottaminen
- Poliisin ja muiden asiantuntijoiden vierailut päiväkodeissa
- Turvallisen päiväkotiympäristön (lähiympäristö ja piha-alue) luominen
- Turvavälineiden käytön opastus
- Henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutus

*Hyvä esimerkki:**Henkilökunnan ja perheiden yhteinen kirjallinen sopimus, siitä että kaikki käyttävät asianmukaisia turvavälineitä liikenteessä (Kiimingin kunta)*

Vanhusten, vammaisten ja liikuntarajoitteisten toiminnassa tuetaan itsenäistä liikkumista ja keskitytään käytännön liikenneneuvontaan. Liikenneturvallisuuksasioita voidaan käsitellä vierailijoiden avulla päiväkeskuksissa ja palvelupäivissä. Hyvä tapa ehkäistä kaatumisonnettomuuksia on kenkien nastoitus. Sosiaalitoimen henkilöstön tehtävänä on myös tiedottaa oman asiakaskunnan ongelmista ja tarpeista tekniselle toimelle, joka tämän jälkeen voi ottaa nämä huomioon omassa työssään.

Tärkeimmät toimintatavat vanhus- ja vammaistyössä:

- Neuvonta ja tiedotus selkokielellä asiakastilanteissa ja ryhmäkokouksissa
- Turvavälineiden (heijastin, turvavyö, kypärä) käytön tarpeellisuuden korostaminen
- Ohjattujen kävely- ja pyöräretkien järjestäminen
- Asiakkaiden ongelmien esiintuonti
- Henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutus

*Hyvä esimerkki:**Syksyisin tarkistetaan kotikäynneillä asiakkaiden turvavälineiden kunto ja käyttö (heijastimet ja liukuesteet). Ennakoivilla kotikäynneillä kiinnitetään huomio turvavälineisiin ja niiden käyttöön. (Kouvolan seudun kuntaseitikkö)*

Terveystoimi

Etelä-Päijät-Hämeen alueella terveystoimen palveluita tuottavat peruspalvelukeskus Oiva (Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä ja Asikkala), Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveysyhtymä sekä Orimattila, Lahti ja Nastola itsenäisinä yksiköinä. Näiden tehtävänä on tarjota kuntayhtymän alueen väestölle kansanterveyslain ja eräiden muiden lakien edellyttämiä terveyden- ja sairaanhoitopalveluja, sekä huolehtia elinympäristön terveydellisten olojen valvonnasta. Peruspalvelukeskus Oiva pitää liikenneturvallisuustyötä tärkeänä ja toivoo, että liikenneturvallisuustyö tavoittaa kaikki kuntalaiset Päijät-Hämeen alueella. Kuntien ja seudullisessa liikenneturvallisuusryhmissä on tärkeää olla myös Peruspalvelukeskus Oivan edustaja mukana.

Neuvolassa ja perhevalmennuksessa informoidaan eri-ikäisten lasten turvallisuudesta kuljetuksesta eri liikennevälineillä ja korostetaan vanhempien vastuuta lapsensa turvallisesta liikkumisesta. Koteihin voidaan jakaa Liikenneturvan "Kulkunen" -vihkonen ja kiinnitetään huomiota aikuisen malliin liikennekäyttäytymisessä. Turvavälineitä ja materiaalia voi olla odotustiloissa esillä ja mahdollisuuksien mukaan myös vuokrattavissa. Koulumatkojen turvallisuus otetaan esille sekä neuvolassa että kouluterveydenhuollossa.

Terveyskeskuksessa liikenneasioita voidaan käsitellä lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolla. Keskustelussa voidaan tuoda esiin sairauden, iän tai lääkkeiden vaikutus liikenteessä liikkumiseen. Lääkäreillä on ollut syyskuusta 2004 alkaen velvollisuus ilmoittaa ajokortin haltijan terveydentilasta ajokorttiviranomaiselle. Tietoja annetaan, kun kuljettaja ei enää täytä ajoluvan terveysvaatimuksia ja vaarantaa tästä syystä olennaisesti liikenneturvallisuutta.

Tärkeimmät toimintatavat terveystoimissa:

- Neuvoiloissa vanhempien kanssa liikenneturvallisuusasioista keskusteleminen
- Kouluterveydenhoitajan vierailut oppitunneilla
- Ajankohtaisen liikenneturvallisuustiedon jakaminen asiakkaille vastaanotolla ja odotustiloissa
- Turvavälineiden käytöstä muistuttaminen (heijastin, pyöräilykypärä, turvavyö, turvaistuimet)
- Riittävien terveystarkastuksien järjestäminen ajokorttia uusittaessa, tarvittaessa ajokokeeseen lähettäminen
- Liikenneturvallisuuden kytkeminen työterveyshuoltoon
- Henkilöstön liikenneturvallisuuskoulutus

Hyvä esimerkki:

1-luokkalaisten kouluuntulotarkastuksessa kouluterveydenhoitaja käy läpi koulumatkan turvallisuuteen liittyviä asioita ja opastaa lasta itsenäiseen selviytymiseen liikenteessä (Luopioisen kunta)

Työsuojelu

Työsuojelun kautta on tavoitettavissa suurin ikäluokka (työssäkäyvät ihmiset). Työsuojelutoiminnan kautta voidaan vaikuttaa työssäkäyvien asenteisiin sekä työmatkojen turvallisuuteen, sillä työnantaja vastaa kaikesta työpaikan työsuojelusta, johon sisältyy myös liikenneturvallisuus. Työturvallisuuslain mukaan työnantajan on tarpeellisilla toimenpiteillä velvollinen huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä työssä. Työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. Turvallisuus on pyrittävä varmistamaan jo työn, työtilojen ja työpaikan pihapiirin suunnitteluvaiheessa. Lisäksi työympäristön vaaroja ja haittoja on jatkuvasti tarkkailtava ja tarvittaessa on ryhdyttävä toimiin tapaturmien, terveysvaarojen ja muiden vaaratilanteiden selvittämiseksi ja torjumiseksi.

Etelä-Päijät-Hämeen alue kuuluu Hämeen työsuojelupiiriin. Työsuojelupiiri valvoo lainsäädännön noudattamista työpaikoilla. Toimintaperiaatteena on vahvistaa työpaikkojen kykyä, taitoa ja halua hoitaa työsuojeluasioita omatoimisesti. Viranomaisaloitteisen valvonnan lisäksi työsuojelupiiri hoitaa kaikki työsuojelupiiriin tehtäviin kuuluvat asiakkailta tulleet aloitteet.

Sivistystoimi / opetustoimi

Liikenneturvallisuusasioiden roolia korostetaan kaikissa oppiaineissa lisäämällä henkilökunnan tietoutta liikenneturvallisuusasioista ja pitämällä käytettävissä olevaa materiaalia esillä ja ajan tasalla. Perusopetuksen lisäksi voidaan järjestää teemaviikkoja ja -päiviä, joissa voi olla poliisi mukana. Teemapäiviin ja vanhempainiltoihin voidaan pyytää myös ulkopuolisia vierailijoita.

Turvavälineiden käyttöä sekä koulumatkoilla että vapaa-aikana pyritään lisäämään asennekasvatuksen, erilaisten tempausten ja demonstraatioiden avulla. Koululla on mahdollisuus vaatia kypärän käyttöä polkupyörällä kulkemisen edellytyksenä, koska myös laki tätä vaatii. Pienimmille oppilaille heijastindisko voi havainnollistaa pimeällä liikkumista ja vanhempien oppilaiden turvallisuusajattelua voi herätellä liikenneonnettomuudessa vammautunut nuori.

Vanhempien mallia pidetään tärkeänä liikenneturvallisuusasioissa. Vanhempainilloissa keskustellaan liikenneturvallisuudesta ja voidaan sopia pelisäännöistä pienimpien oppilaiden koulumatkapyöräilyyn tai oppilaiden saattoliikenteen tarpeeseen ja turvallisiin jättöpaikkoihin liittyen. Yhteistyötä tehdään myös päivähoidon kanssa.

Tärkeimmät toimintatavat sivistystoimessa:

- Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen opettajille
- Liikenneturvallisuusopetuksen tehostaminen (autokoulut mukaanlukien)
- Turvavälineiden käytön lisääminen
- Liikenneturvallisuusteemapäivien järjestäminen kouluissa
- Poliisin vierailu koulussa ja valvonta koulun läheisyydessä
- Liikenneturvallisuusasioiden käsitteleminen vanhempainilloissa
- Koulujen liikenneturvallisuussuunnitelmat
- Koulun ympäristön ja pihan turvallisuustarkastelujen tekeminen
- Liikenneturvallisuusasioiden huomioiminen koulukuljetuksissa
- Yksikkökohtaisessa varhaiskasvatussuunnitelmassa liikenneturvallisuuden ja liikennekasvatuksen huomioiminen

Hyvä esimerkki:

Jokainen seudun koulu laatii koulukohtaisen liikenneturvallisuus-suunnitelman sisältäen liikennekasvatuksen, kouluympäristön, yhteistyön ja liikennekulttuurin huomioimisen (Kouvolan seudun kuntaseitsikko)

Vapaa-aikatoimi

Vapaa-aikatoimessa otetaan liikenneturvallisuus huomioon kiinnittämällä turvavälineisiin huomiota erilaisissa liikunnallisissa kampanjoissa ja liikunta-tapahtumissa. Vapaa-aikatoimi pystyy myös valvomaan nuorten turvavälineiden käyttöä esim. nuorisotaloilla. Nuorille suunnatuissa tapahtumissa jaetaan liikennetietoutta. Liikenneturvallisuustyöhön otetaan mukaan erilaiset seurat ja yhdistykset, jotka järjestävät toimintaa nuorille. Liikuntapaikat ja pysäköinti-alueet järjestetään mahdollisimman turvallisiksi.

Liikenneturvalla on käynnissä projekti ”Turvallisesti harrastuksiin”, jossa tavoitteena on kiinnittää huomiota harrastusmatkojen turvallisuudesta huolehtimiseen kiinteänä osana nuorisjärjestöjen omaa toimintaa. Tällä tavoin harrastusten positiivinen ilmapiiri ja yhdessä sovitut pelisäännöt välittyvät myös nuorten liikkumiseen.

Tärkeimmät toimintatavat vapaa-aikatoiminnassa:

- Huomion kiinnittäminen turvavälineisiin kampanjoissa ja harjoituksissa, vetäjien esimerkki korostuu
- Liikennetietouden antaminen nuorille suunnatuissa tapahtumissa
- Liikuntapaikkojen ja pysäköintialueiden turvallisuuden parantaminen
- Huomion kiinnittäminen urheiluseurojen kuljetusten turvallisuuteen

Hyvä esimerkki:

Liikenneopetustilaisuus, mopokerho ja liikennekilpailu (yhteistyössä Mc club Härmän kanssa), joiden avulla opastetaan lapsille ja nuorille turvallista liikennekäyttäytymistä (Alahärmän kunta)

Palo- ja pelastustoimi

Palo- ja pelastustoimelle tärkeää on riittävä valmius liikenneonnettomuuksien varalta. Myös lisävahinkojen estäminen onnettomuustapauksissa on niiden työtä. Palo- ja pelastustoimi voi myös osallistua raskaan liikenteen vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaan yhdessä poliisin kanssa. Osallistuminen erilaisiin kampanjoihin on yleistä.

Hyvä esimerkki:

Onnettomuusuhrien korkeatasoinen auttaminen: Poliisin, pelastustoimen ja terveyshuollon valmius ja palvelutaso (laitteet, hoito) pidetään korkealla tasolla (Lohjan kaupunki)

Kirjasto

Kirjastolla on tiedotustehtävä. Kirjastossa voidaan järjestää erilaisia näyttelyitä tai kampanjoita, esim. liikenneturvallisuuksnäyttely. Kirjastoissa on myös käytettävissä tietokoneita, jotka auttavat tiedon haussa.

8.3 Tärkeimpiä sidosryhmiä

Tiehallinto (www.tiehallinto.fi)

Tiehallinnolla on vastuu maanteiden turvallisuudesta. Pienten, tehokkaiden toimenpiteiden sekä nopeusrajoitusten tarkistamisen avulla pyritään vähentämään maanteiden onnettomuuksien määrää ja vakavuutta.

Liikenneturvallisuuden edistäminen edellyttää myös laajapohjaista yhteistyötä, jota Tiehallinto toteuttaa erityisesti liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneturvan sekä poliisin kanssa. Muita yhteistyötahoja on ministeriöistä kuntiin sekä erilaiset järjestöt. Asiantuntijana Tiehallinto tuottaa itse ja osallistuu liikenneturvallisuutta kehittävään tutkimukseen.

Tiehallinnon tiepiirit tekevät yhteistyötä kuntien kanssa kasvatus-, valistus- ja tiedotustyössä osallistumalla asiantuntijana kuntien ja seutukuntien liikenneturvallisuuksryhmien toimintaan ja tilaajaosapuolena liikenneturvallisuuksuunnitelmien laatimiseen.

Liikenneturva (www.liikenneturva.fi)

Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka toimii valtakunnallisena liikenneturvallisuuksuustyön keskusjärjestönä (Laki Liikenneturvasta No 278/2003). Liikenneturva on asiantuntijaorganisaatio, jonka tarkoituksena on liikenneturvallisuuksuden edistäminen tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen keinoin. Liikenneturva tarjoaa liikennetietoutta lisääviä kasvatus-, koulutus- ja tiedotuspalveluita.

Liikenneturvan aluetoimistot toteuttavat käynnissä olevia liikenneturvallisuuksuhankkeita ja perustehtäviä toiminta-alueillaan. Aluetoimistot myös tukevat omalla alueellaan koulutus-, valistus- ja tiedotustyön toteuttamista yhteistyössä kuntien ja muiden alan viranomaisten kanssa. Liikenneturvan edustaja on osallisena kuntien ja seutukuntien liikenneturvallisuuksryhmissä.

Poliisi (www.poliisi.fi)

Poliisi keskittyy omassa työssään nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin. Poliisin tehtävänä on puuttua myös muuhun liikennesääntöjen vastaiseen käyttäytymiseen. Liikenneturvalisuuksuystyötä tekevät sekä paikallispoliisi että liikkuva poliisi. Paikallispoliisi valvoo liikennettä pääasiassa taajamissa ja liikkuva poliisi ensisijaisesti pääteillä. Poliisivalvontaa on käsitelty tarkemmin kappaleessa 6.4. Poliisi on usein osallisena kuntien liikenneturvallisuuksryhmissä.

Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuden yhteistyöryhmä (www.laaninhallitus.fi)

Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuden yhteistyöryhmä seuraa jatkuvasti alueensa kuntien liikenneturvallisuuksuystyötä ja raportoi siitä vuosittain läänin liikenneturvallisuuksuueuvottelukunnalle. Yhteistyöryhmä tulee seuraamaan myös tämän liikenneturvallisuuksuunnitelman toteutumista. Yhteistyöryhmässä on edustus Liikenneturvasta, Hämeen tiepiiristä, liikkuvasta poliisista ja lääninhallituksesta.

8.4 Tiedottaminen

Tiedottamista tarvitaan sekä kunnan hallinnon sisällä että ulospäin kuntalaisille ja tienkäyttäjille. Sisäisellä tiedotuksella pyritään pitämään kunnan henkilökunta tietoisena liikenneturvallisuuksuustyön sisällöstä ja toiminnan tavoitteista. Kun henkilökunta on sisäistänyt työn tavoitteet, on mahdollista kehittää omia toimintatapoja sekä kertoa liikenneturvallisuuksuasioista eteenpäin kuntalaisten kanssa toimiessa. Päätäjille suuntautuvan tiedotuksen tavoitteena on lisätä päättäjien liikenneturvallisuuksutietoutta ja liikenneturvallisuuksuustyön arvostusta. Sisäisen tiedotuksen tulisi olla kaksisuuntaista: kunnan liikenneturvallisuuksuryhmä tiedottaa hallintokunnille toiminnastaan ja asettamistaan tavoitteista ja hallintokunnat puolestaan kertovat liikenneturvallisuuksuryhmälle työnsä sisällöstä, asiakkaidensa ongelmista ja toiveista kunnan liikenneturvallisuuksuustyölle.

Ulospäin suuntautuvaa tiedottamista kehittämällä ja lisäämällä pyritään tuomaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavia asioita kuntalaisten ja tienkäyttäjien tietoisuuteen. Turvalliseen liikennekäyttäytymiseen johtava oivallus syntyy hyväksynnän ja ymmärryksen kautta. Oivalluksen syntyyn johtavalle ajattelulle voidaan antaa herätteitä tiedottamalla järjestelyjen perusteluista ja vaikutuksista. Esimerkiksi ajoneuvon törmäysnopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen tulisi tuoda enemmän esille taajaman nopeusrajoituksia alennettaessa (kuva 5.7-1, liikenneympäristöosuudessa).

Liikenneturvallisuustyön keskeiset tavoitteet, toimintatavat ja tiedot on hyvä pitää kaikkien nähtävillä Internetissä kuntien omilla sivuilla. Internet toimii tietovarastona, liikenneturvallisuusaiheisena kirjastona. Internetiä voidaan hyödyntää myös kuntalaisten palautekanavana, jolloin palaute suuntautuu suoraan liikenneturvallisuusryhmälle.

Tärkeimpänä jatkuvana tiedotuskanavana toimivat paikallislehdet ja -radiot, joiden kanssa tiedottamista voidaan suunnitella pitkällä tähtäimellä ja siten saada liikenneturvallisuustiedottamiseen jatkuvuutta ja suunnitelmallisuutta.

8.5 Liikennevalvonta

Liikenteen turvallisuus edellyttää tehokasta ja näkyvää valvontaa. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa kuljettajien kokema kiinnijäämisriski, jossa poliisin suorittamalla tiedottamisella ja valvonnalla on keskeinen osa. Taajamien nopeusrajoitusten alentaminen lisää valvonnan tarvetta. Poliisin nykyiset valvontaresurssit eivät ole riittävät ja niiden määrää tullaan tuskin lähitulevaisuudessa lisäämään.

Poliisin tiedottaa liikenneturvallisuuteen ja valvontaan liittyvistä asioista, kohdentaa valvontaa riskiryhmiin, vaarallisimpiin kohteisiin ja ajankohtiin. Tällaisia alueita ovat ylinopeudet, liikennejuopumus, suuntavilkun käyttö, turvavälineiden käyttö sekä nuorten kuljettajien ajotapatarkkailu. Lisäksi poliisin kohdistaa valvontaa liikennesääntöjen noudattamiseen yleensä.

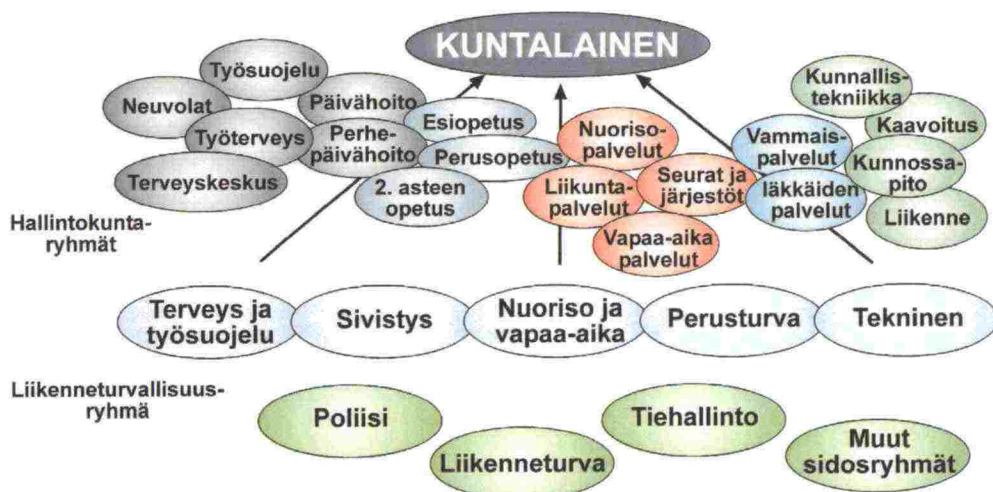
Liikenneympäristössä tapahtuvien muutosten yhteydessä poliisi opastaa ja valvoo, että tienkäyttäjät liikkuvat uusien järjestelyjen mukaisesti. Uusissa tilanteissa poliisi voi antaa liikkumisohjeita mm. koululaisille ja myös valvoa ohjeiden noudattamista.

Liikennevalvontaa voidaan tehostaa ajonopeuksien kameravalvonnan avulla. Tutkimusten mukaan henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät keskimäärin noin 17 % ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet 30–50 % automaattisen nopeusvalvonnan alaisilla tieosuuksilla. Suomessa ollaan parhailaan laajentamassa automaattista nopeusvalvontaa kattamaan n. 2500 km tieverkosta vuosikymmenen loppuun mennessä

8.6 Liikenneturvallisuustyön organisointi

Liikenneturvallisuustyö on tehokkainta silloin, kun se on hyvin organisoitu. Tavoitteena on, että tehty liikenneturvallisuustyö tavoittaa kaikki kuntalaiset. Tavoite edellyttää sitä, että eri hallintokunnat ovat kunnan/seutukunnan toimintarakenne huomioiden riittävän kattavasti mukana liikenneturvallisuustyössä. Liikenneturvallisuustyötä tehostaa eri hallintokuntien yhteistyö, jolloin pystytään aidosti nostamaan esiin alueen keskeiset toimintamallit ja riittävän voimavarojen panostamaan näiden korjaamiseen.

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen edellyttää keskeisten tahojen sitoutumista. Kunnissa olisi hyvä olla erityiset liikenneturvallisuusryhmät, joihin kuuluu edustajia eri hallintokunnista. Mikäli kunnat tekevät liikenneturvallisuustyötä yhteistyössä muiden kuntien kanssa, olisi yhteistyötä tekevien kuntien hyvä perustaa seudullinen liikenneturvallisuusryhmä koordinoimaan seudullista toimintaa (kuva 8.6-1). Seudullisessa liikenneturvallisuusryhmässä tulee olla edustus seudun jokaisesta kunnasta ja eri hallintokunnista. Seudullisen liikenneturvallisuusryhmän lisäksi voi olla tarpeen perustaa myös seudulliset hallintokuntaryhmät, jotka keskittyvät liikenneturvallisuuden parantamiseen oman hallintokunnan toiminta-alueella koko seutukunnalla.



Kuva 8.6-1. Kattava liikenneturvallisuustyö.

Sekä seudullisen että kuntien liikenneturvallisuusryhmien ja hallintokuntaryhmien toiminnan keskeisenä tavoitteena on jatkuvan liikenneturvallisuustyön ylläpitäminen. Lisäksi tavoitteena on lisätä yhteistyötä eri hallintokuntien välillä sekä muiden kuntien ja ulkopuolisten tahojen kanssa, lisätä liikenneturvallisuustyön arvostusta erityisesti päättäjien keskuudessa sekä järjestää työlle tarvittavat resurssit.

8.7 Seudullisia liikenneturvallisuustyön organisoimismalleja

Liikenneturvallisuusryhmien toiminta

Liikenneturvallisuusryhmien tulisi kokoontua tarpeen mukaan, kuitenkin vähintään kaksi kertaa vuodessa keväällä ja syksyllä liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden turvaamiseksi. Syksyn kokouksessa voidaan sopia seuraavan vuoden painopisteistä, toimenpiteistä ja yhteistyömuodoista. Kevään kokouksessa puolestaan voidaan tarkastella edellisen vuoden onnettomuustilannetta sekä seurata edellisen vuoden toiminnan toteutumista.

Liikenneturvallisuusryhmien jäsenet edustavat eri hallintokuntia. Seudullisen liikenneturvallisuusryhmän jäsenet toimivat oman hallintokuntansa liikenneturvallisuusyhdyshenkilöinä koko seudulla sekä linkkeinä oman kuntansa liikenneturvallisuusryhmään. Heidän olisi hyvä olla vastuuhenkilöinä seudullisissa hallintokuntaryhmissä. Kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenet toimivat oman hallintokuntansa vastuuhenkilönä kunnan sisällä. Kunnan liikenneturvallisuusryhmän jäsenten olisi hyvä olla jäseninä seudullisissa hallintokuntaryhmissä, jotta jatkuva ja kattava liikenneturvallisuustyö mahdollistuu.

Seudullisen liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisten hallintokuntaryhmien jäsenet edistävät kuntayhteistyötä alueella. Hallintokuntien vastuuhenkilöt ovat yhdyshenkilöitä hallintokunnan ja liikenneturvallisuusryhmien välillä. Vastuuhenkilön tehtävänä on edistää hallintokunnassa tapahtuvaa liikenneturvallisuustyötä, huolehtia oman yksikkönsä liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmien valmistumisesta sekä tarvittaessa koulutuksen järjestämisestä.

Liikenneturvallisuusryhmien keskeisimmät tehtävät ovat:

- Työn organisointi seudulla ja kunnassa, vastuun jakaminen
- Tavoitteiden asettaminen ja painopisteiden määrittäminen sekä tarkistaminen vuosittain
- Toimintasuunnitelman laatimisesta ja toteuttamisesta huolehtiminen
- Liikenneturvallisuustilanteen ja liikenneturvallisuustyön seuranta
- Tiedottaminen sekä kaupungin hallinnon sisällä että ulospäin kuntalaisille
- Toiminnan rahoituskehysten esittäminen

Käytännön tasolla liikenneturvallisuustyötä tehdään valtaosin hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa. Liikennekilpailut, tapahtumajärjestelyt sekä osa koulutuksesta ja materiaalista vaativat kuitenkin myös rahallista panosta ja tämä on syytä huomioida suunnitelmia hyväksyttäessä ja pyrkiä varaamaan samassa yhteydessä rahoitusta myös tämän tyyppiseen toimintaan.

Koulutus-, valistus- ja tiedotustyön yksi tärkeä elementti on kunnan työntekijöiden kouluttaminen. Koulutuksen tarkoitus on parantaa henkilökunnan liikenneturvallisuustietämystä ja vahvistaa heidän sitoutumistaan liikenneturvallisuustyöhön. Koulutuksen avulla voidaan vaikuttaa myös siihen, ettei uusia resursseja liikenneturvallisuustyöhön tarvita, kun omalla henkilökunnalla on tarpeeksi tietämystä.

8.8 Liikenneturvallisuustyön seuranta

Liikenneturvallisuusryhmillä on vastuu liikenneturvallisuustyön koordinoimisesta, jatkumisesta ja seurannasta. Liikenneturvallisuustoiminnan ja -tilanteen seurantaa voi toteuttaa tarpeiden ja mahdollisuuksien mukaan ilman rajoituksia. Tavoitteena on tuottaa kunnan sisällä ja seutukuntatasolla vertailukelpoista tietoa eri vuosilta. Esimerkiksi turvavälineiden käytöstä voidaan koulujen oppilastyönä suorittaa laskentoja tai päiväkodeissa kysellä vanhemmilta. Vähimmillään on hyvä seurata ryhmien toimintasuunnitelmissa esitettyjen toimenpiteiden toteutumista. Seurantaa on käsitelty tarkemmin luvussa 10.4.

Lopuksi

Liikenneturvallisuustyön onnistuminen edellyttää keskeisten tahojen sitoutumista yhteisiin tavoitteisiin ja toimintatapoihin. Tavoitteiden saavuttamisessa korostuu yhteistyö eri hallintokuntien kesken sekä sidosryhmien ja kuntien välillä.

Käytännön työn kannalta on tärkeää, että hallintokuntien johto on asian takana ja kannustaa työntekijöitä, sillä liikennejärjestelyiden parantamisen rinnalla liikennekasvatus ja -tiedotus ovat tärkeä osa liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelman poliittinen hyväksyntä lautakunnissa, hallituksessa ja valtuustossa lisää liikenneturvallisuustyön painoarvoa ja vahvistaa toimenpiteiden rahoitusta tulevana vuosina.

9 KASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA

Liikenneturvallisuustyön kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma (kvt-suunnitelma) on laadittu kaikkien 8 kunnan yhteistyönä. Suunnitelmien laatimises-
sa taustana on seudun liikenneturvallisuustilanne ja eri toimintayksiköiden
työssään kokemat ongelmat. Suunnitelmien laatiminen aloitettiin ensimmäi-
sessä hankkeen aikaisessa seminaarissa eli kvt-seminaarissa. Seminaarissa
työstettiin pohjaa kunkin hallintokunnan toimintasuunnitelmalle. Suunnitelmia
täydennettiin sähköpostikierroksella seminaarin jälkeen, mutta erityisesti pa-
lautetta saatiin kuntakierroksella, jossa eri hallintokuntien edustajat pääsivät
laajemmin ottamaan kantaa esitettyyn suunnitelmaan.

Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmissa on kuvattu ne toimenpiteet, jotka
toistuvat liikennekasvatustyössä vuosittain. Toimenpiteitä voi lisätä ja poistaa
aina tarpeen mukaan, mutta lähtökohta esitetyllä toimenpideohjelmalla on, et-
tei sitä tarvitsisi lähivuosina muuttaa. Toimenpiteiden rinnalle liikenneturvalli-
suusryhmä miettii vuosittain vaihtuvien teemojen mukaisia toimenpiteitä. Li-
ikenneturvallisuusryhmien syksyn kokouksissa on hyvä käsitellä sitä, mitkä
toimenpiteet erityisesti on syytä tulevan vuoden aikana toteuttaa ja millä toi-
milla suunnitelmaa täydennetään.

Toimintasuunnitelmat on laadittu kahdeksalle eri hallinnon alalle tai kohderyh-
män kanssa työskentelevälle. Nämä tahot huolehtivat ihmisen liikennekasva-
tuksesta koko elinkaaren ajan. Jos esitetty malli toimii oletetulla tavalla liiken-
nekasvatustyö alkaa jo ennen ihmisen syntymää ja jatkaa katkeamattomana
seniori-ikään saakka.

Liikenneturvallisuustyön kvt-suunnitelma on laadittu:

- Neuvoloille
- Päivähoidolle
- Perusopetukselle
- 2. asteen koulutukselle
- Nuoriso- ja vapaa-aikatoimelle
- Työikäisten kanssa työskenteleville
- läkkäille ja vammaisille
- Tekniselle toimelle

Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmien toteutusta tukevat useat sidosryh-
mät merkittävimmät liikennekasvatustyötä tukevat tahot, jotka työskentelevät
mukana myös kuntien liikenneturvallisuusryhmissä ovat Liikenneturva, poliisi
ja Tiehallinto.

Tarkemmin eri hallintokuntien liikennekasvatustyötä, liikenneturvallisuusryh-
män toimintaa ja liikenneturvallisuustyön organisointia on kuvattu omassa kvt-
työn käsikirjassa (kappale 8).

**LIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA
VUOSILLE 2007-2010**

	HALLINTOKUNTA/SEKTORI:	NEUVOLAT
	SEUDULLINEN RYHMÄ	
	VASTUUHENKILO	



KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖTAHOT	VASTUUHENKILO	SEURANTA
Henkilökunta	Liikenneturvallisuososaimisen ylläpito	Neuvoloiden henkilökunnan liikenneturvallisuuaiheinen koulutus joka 5. vuosi	Syksyisin alkaen syksystä xx	Liikenneturva	Neuvola terveydenhoitajat	
Odottavat vanhemmat	Turvavyön käyttö	perhevalmennuksessa ja kontaktitilanteissa valistetaan vanhempia turvallisesta liikkumisesta sekä turvavyön käytöstä			Neuvola terveydenhoitajat	
Vastasyntyneet	Turvallinen lasten kuljettaminen	"Lapsi autossa" esitteen jakaminen, perhevalmennuksessa ja kontaktitilanteissa valistetaan lasten kuljettamisesta		Liikenneturva	Neuvola terveydenhoitajat	
Lapset	Turvallinen lasten kuljettaminen autolla ja pyörällä	Neuvoloista jaettavat esitteet "Perhe automatkalla" ja "Kulku-nen"		Liikenneturva	Neuvola terveydenhoitajat	
	Turvavälineiden käyttäminen	Neuvolan seinällä liikenneaiheiset julisteet			Neuvola terveydenhoitajat	
	Turvalliset leikki-paikat	Henkilökohtaiset kontaktit vanhempien kanssa			Neuvola terveydenhoitajat	
Perheet	Turvallinen lasten kuljettaminen	Turvavälineiden vuokraus tai tiedottaminen turvavälineiden vuokrausmahdollisuuksista		MLL	Neuvola terveydenhoitajat	
Koulun aloittaneet	Turvallinen koulumatka	Kouluterveydenhoitajan käynnillä käydään läpi koulumatkan vaarat ja turvallinen matka kouluun	Syksyllä		Kouluterveydenhoitajat	



LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUOSILLE 2007-2010

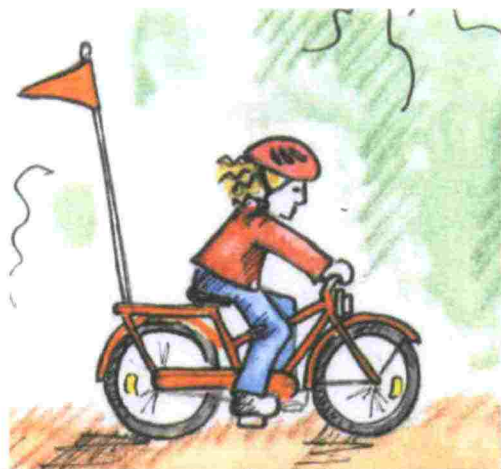
	HALLINTOKUNTA/SEKTORI:	PÄIVÄHOITO
	SEUDULLINEN RYHMÄ	
	VASTUUHENKILO	

KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILO	SEURANTA
Henkilökunta	Henkilökunnan osaamisen parantaminen	Henkilökunnalle liikenneturvallisuusmateriaalia + mahdollisuus osallistua Liikenneturvan järjestämään koulutukseen	kevät	Liikenneturva	sektorin vastuuhlö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle
	Esimerkkinä liikumisessa	Koulutus, osa uusien työntekijöiden perehdyttämistä sekä muistuttaminen säännöllisin väliajoin	keväisin koulutus, syksyisin muistutus	Liikenneturva	sektorin vastuuhlö	
0 – 3 vuotiaat	turvallinen liikkuminen	Valistetaan vanhempia turvallisuudesta lasten kuljettamisesta ja turvalaitteiden käytöstä. Lasten kanssa lähiympäristöön tutustuminen	Syksyn vanhempainillassa		lapsiryhmän henkilökunta	
3 – 5 vuotiaat	sujuva turvallinen liikkuminen	Retkillä opetellaan lasten kanssa liikkumista päiväkodin lähiympäristössä Opetellaan turvallista liikkumista mm. turvalliset leikkipaikat	toimintakauden aikana		lapsiryhmän henkilökunta	
6 vuotiaat	sujuva liikkuminen kävellen ja kypäräkäyttö pyöräillessä	turvallinen liikkuminen päiväkodin lähiympäristössä, tietoisuutta eskarissa, kananmuna-kypärä-testi	toimintakauden aikana ja pyöräkauden alkaessa		lapsiryhmän henkilökunta	
Päiväkodit ja Koulut	Turvallinen liikenneympäristö	Vaaran paikka kartoitukset ja korjaavat toimenpiteet	Syksy 2007- kevät 2008	Liikenneturva, Tiehallinto, tekninen toimi	Sektorin vastuuhenkilöt + toimenpano; tekninen toimi	Kyselylomakkeet kouluille, päiväkodeille, henkilöstölle ja vanhemmille

	Kaikilla lapsilla mahdollisuus vierailulla liikennepuistossa	Liikennepuiston rakentaminen				
Koulukuljettajat	Turvallinen koulukuljetus sekä esiopetukseen että kouluille	Kouluauton kuljettajien koulutus	syksyisin 2-3 vuoden välein	Liikenneturva, poliisi ja Tiehallinto	Seudullinen koulukuljetussuunnittelija	Palaute koulutuksen onnistumisesta
Vanhemmat	Esimerkillinen liikennekäyttäytymisen ja lasten opastaminen liikenteessä	Vanhempainilloissa huomioidaan liikenneturvallisuus ja kevyen liikenteen turvallisuus	Syksyllä	Liikenneturva, poliisi, päiväkodit ja koulut	Päiväkodinjohtajat ja rehtorit	Raportointi kunnan liikenneturvallisuus työryhmälle

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUOSILLE 2007-2010

	HALLINTOKUNTA/SEKTORI:	PERUSOPETUS
	SEUDULLINEN RYHMÄ	
	VASTUUHENKIÖ	



KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKIÖ	SEURANTA
Henkilökunta	Henkilökunnan osaamisen parantaminen	Henkilökunnan liikenneturvallisuukskoulutus	kevät	Liikenneturva	sektorin vastuuhlö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle
Koulu	Turvallinen kouluympäristö	Laaditaan koulukohtaiset liikenneturvallisuuksuunnitelmat		Liikenneturva, Tiehallinto, tekninen toimi	Sektorin vastuuhenkilöt + toimenpano; tekninen toimi	Kyselylomakkeet kouluille, päiväkoideille, henkilöstölle ja vanhemmille

Koulukuljettajat	Turvallinen koulu- kuljetus	Kouluauton kuljettajien koulutus	syksyisin 2-3 vuoden välein (kerran sopi- muskaudessa)	Liikenneturva, poliisi ja Tiehallinto	Seudullinen koulukul- jetussuunnittelija	Palaute koulutuksen onnistumisesta
Vanhemmat	Turvallisesti kävel- len kouluun. Esi- merkillinen liiken- nekäyttäytyminen ja lasten opasta- minen liikenteessä	Vanhempainilloissa huomioidaan liikenneturvallisuus ja kevyen lii- kenteen turvallisuus	Syksyllä	Liikenneturva, poliisi, päiväkodit ja koulut	Päiväkodinjohtajat ja rehtorit	Raportointi kunnan liikenneturvallisuus työryhmälle
Oppilaat	Turvallinen koulu- matka	Oppitunneilla Kiinnitetään huomi- oita turvalliseen jalankulkuun ja oman koulumatkan osaamiseen				
Oppilaat	Turvallisesti liiken- teessä	Toiminnassa kiinnitetään huomi- ota turvalliseen liikkumiseen liiken- teessä. Eri ikäisille oppilaille omat teemat liikennekasvatukseen.	Jatkuvaa toimintaa	Liikenneturva ja po- liisi	Kasvattajat ja opetta- jat	Välitön palaute tilan- teessa
Esikoululaiset		Oman koulumatkan vaaranpaikko- jen tiedostaminen, turvallinen liik- kuminen jalkaisin	Jatkuvaa toimintaa	Liikenneturva ja po- liisi	Kasvattajat ja opetta- jat	
1 – 2 luokkalaiset		Edellisten lisäksi turvallinen liik- kuminen polkupyörällä ja liikku- minen julkisella liikenteellä, tur- vavälineiden käyttö ja vesillä liik- kumisen turvallisuus 2. luokan keväällä pyöräilyn pe- rusteita (pyöräkortti)	Jatkuvaa toimintaa	Liikenneturva ja po- liisi	Kasvattajat ja opetta- jat	
3 – 4 luokkalaiset		Edellisten lisäksi polkupyörällä lii- kenteessä	Jatkuvaa toimintaa	Liikenneturva ja po- liisi	Kasvattajat ja opetta- jat	
5 – 6 luokkalaiset		Edellisten lisäksi liikenneturvalli- suusasiat fysiikan sisällöissä ja lii- kenneympäristön laajentaminen (esim. keskusta)	Jatkuvaa toimintaa	Liikenneturva ja po- liisi	Kasvattajat ja opetta- jat	
7 – 9 luokkalaiset		Edellisten lisäksi mopoilun ja pyö- räilyn turvallisuus, ennakointi lii- kenteessä ja liikenneturvallisuus- työn perusteet	Jatkuvaa toimintaa	Liikenneturva ja po- liisi	Kasvattajat ja opetta- jat	

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2007-2010

HALLINTOKUNTA/SEKTORI:	2. ASTEEN KOULUTUS
SEUDULLINEN RYHMÄ	
VASTUUHENKILO	



KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILO	SEURANTA
Opettajat ja muu henkilökunta	Turvallinen ja esimerkille liikkuminen	Opettajien liikenneturvallisuus-koulutus 3 vuoden välein ja henkilökunnalle sekä opettajien ja henkilökunnan informointi It-kysymyksistä joka syksy.	Koulutus joka 3. vuosi alkaen yksi xxxx	Liikenneturva	Oppilaitoksen johtaja	
Kaikki opiskelijat	Liikenneturvallisuus osa opetus-säiltöä	Lukuvuosisuunnitelman laatimisen yhteydessä huomioidaan liikenneturvallisuus	Luikuvuosisuunnitelman laatimisen yhteydessä		Oppilaitoksen johtaja	
	Teemaviikko liikenteestä	Lukuvuosisuunnitelmaan sisällytetään liikenteen teemaviikko				
Autolla liikkuvat	Turvallinen autolla liikkuminen	Ohjeistetaan ja valistetaan oppitunneilla, linjan johtajan tunneilla sekä infokirjein turvallisesta autolusta teemoina mm. hands free, turvavyöt, tilannenopeudet	Lukuvuoden alkaessa		Oppilaitoksen johtaja	
Polkupyörällä liikkuvat	Turvavälineiden käytön edistäminen	Ohjeistetaan ja valistetaan oppitunneilla, linjan johtajan tunneilla sekä infokirjein turvallisesta pyöräilystä teemoina mm. valojen ja kypärän käyttö	Lukuvuoden alkaessa		Oppilaitoksen johtaja	
Mopolla / moottoripyörällä liikkuvat	Turvallinen liikkuminen mopolla tai moottoripyörällä	Ohjeistetaan ja valistetaan oppitunneilla, linjan johtajan tunneilla sekä infokirjein turvallisesta mopoilusta ja moottoripyöräilystä teemoina mm. turvallinen tilannenopeus ja liikennesäännöt	Lukuvuoden alkaessa		Oppilaitoksen johtaja	
Jalankulkijat	Turvallinen liikkuminen jalkaisin	Ohjeistetaan jalankulun säännöistä, reitin valinnoista ja liikkumisesta oppilaitoksen ympäristössä	Lukuvuoden alkaessa		Oppilaitoksen johtaja	

**LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA
VUOSILLE 2007-2010**

	HALLINTOKUNTA/SEKTORI:	NUORISO- JA VAPAA-AIKAPALVELUT
	SEUDULLINEN RYHMÄ	
	VASTUUHENKILO	



KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILO	SEURANTA	
Henkilökunta	Liikenneturvalli- suusosaamisen yl- läpito	Liikenneturvallisuu- saiheinen kou- lutus joka 5. vuosi	Keväisin	Liikenneturva	Sektorin vastuuhengi- lö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle	
Alakouluikäiset	Turvallisesti saa- vutettavat palvelut	Lähipalvelut ja turvallinen kulku nuorisopalveluihin nuoremmille ikäluokille (alakouluikäiset) valis- tamalla ja puutteita tunnistamalla	Ympäri vuoden	Koti, koulu, poliisi	Lahden nuorisotoimen henkilökunta	Palveluverkko suun- nitelma	
Nuoret		Keskitetyt turvallisesti saavutet- tavat palvelut (yläkouluikäiset) valistamalla ja puutteita tunnis- tamalla	Ympäri vuoden	Liikennesuunnittelu	Lahden nuorisotoimen henkilökunta	Turvallisuussuunni- telma, riskikartoituk- set	
		Tilojen liikennejärjestelyjen tur- vallisuus	Ympäri vuoden	Rakennussuunnittelu	Koko henkilökunta	Turvallisuussuunni- telma, riskikartoituk- set	
		Liikenneasenteisiin vaikuttaminen	Yleisen liikenneturvallisuuden ko- rostaminen kaikessa toiminnassa	Ympäri vuoden		Koko henkilökunta	Tapahtumatilastot
			Liikenneaiheiset teemaviikot ja tapahtumat	Kevät/syksy	Koti, koulu, poliisi, Liikenneturva	Tilojen henkilökunta	Tapahtumatilastot
	Päihteetön liikenne	Päihteiden käyttöön puuttuminen ja päihteistä valistaminen nuori- sotiloissa	Jatkuva alkaen syksy 2007	Poliisi	Tilojen henkilökunta		

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUOSILLE 2007-2010

	HALLINTOKUNTA/SEKTORI	TYÖIKÄISET
	SEUDULLINEN RYHMÄ	
	VASTUUHENKILO	



KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILO	SEURANTA
Henkilökunta	Henkilökunnan osaamisen parantaminen	Henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus	kevät	Liikenneturva	sektorin vastuuhlö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle
Lahden kaupungin henkilöstö	Työmatkaturvallisuuden parantaminen	Työmatkaturvallisuus kampanjan avaus -ja tiedotustilaisuus	7.6.2007	Liikenneturva, IF, Poliisi ja Liikennesuunnittelu	Teuvo Naukkarinen	
		Työmatkatutkimus käynnistetään. Syksyllä heijastimien jakoa ja Tekyn kanssa tutkimusten tulosten selvittelyä ja ongelmien kuntoon saattaminen.	Syksy 2007			
Kuntien henkilöstö	Päihteetön liikenne	Päihteiden käytön ennalta vähentäminen ja estäminen liikenteessä valistuksella ja pistokokein	jatkuva alkaen syksy 2007	poliisi	Työsuojelun vastaavt	
Työterveyshuollon asiakkaat	Turvavälineiden käyttäminen	Työterveyshuollon asiakkaita muistutetaan turvalaitteiden käytöstä. Lisäksi odotustiloissa aiheeseen liittyvää maeriaalia				
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuustiedon lisääminen	liikenneturvallisuusryhmä tiedottaa valitusta aiheesta kuntalaisia. Vuoden 2007 teemana suojatien kunnioittaminen/turvallinen tien ylittäminen	2007 syksy	Liikenneturva	Kunnan liikenneturvallisuusryhmä	
Ammattiautoilijat	Turvallisuuden huomioiminen	Työterveyshuolto huomioi ammattiautoilijoiden ajokunnon ja korostaa heille esimerkin merkitystä			Työterveyshuolto	
Suuret työnantajat	Työmatkaturvallisuuden parantaminen	Työmatkaturvallisuuden edistäminen tiedottamalla ja	2007 syksy			

**LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA
VUOSILLE 2007-2010**

	HALLINTOKUNTA/SEKTORI:	IÄKKÄÄT JA VAMMAISET
	SEUDULLINEN RYHMÄ	
	VASTUUHENKILO	



KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILO	SEURANTA
Henkilökunta	Henkilökunnan osaamisen parantaminen	Henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus	kevät	Liikenneturva	sektorin vastuuhlö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle
	Turvallinen liikkuminen autolla	Henkilökunnalle tarjotaan mahdollisuus osallistua ennakoidun ajon kurssille	loka-marraskuu, joka 5. vuosi alkaen syksystä 2008	Liikenneturva	sektorin vastuuhlö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle
Kehitysvammaiset	Turvallisen omaehtoisen liikkumisen edistäminen	Konkreettiset ja lyhyet turvallisuusaiheiset tietoiskut vuoden aikana liittyen	Vuoden ajan mukaan	Liikenneturva	Ohjaajat, asuntola, työkeskus	nimetty henk. tai ryhmä
		Omaan lähiympäristöön perehdyttäminen	tarpeen vaatiessa	ohjaajat, poliisi, liikenneturva	Ohjaajat, asuntola, työkeskus	" "
Muut vammaiset		Tietoiskut turvalliseen liikkumiseen liittyen	Erityisesti ennen liukkaita kelejä	Vammaisjärj. Liikenneturva	järjestön edustaja	" "
Iäkkäät		Tietoiskut ja tapahtumat	kevät syksy	Vanhusten kanssa työskentelevät	kotihoito, omaiset	" "
Kaikki asiakkaat	Osaamisen lisääminen ja asenteiden kehittäminen turvalliseen liikkumiseen	Opastaminen julkisen liikenteen käyttöön	kevät, syksy	Sos.toimi, poliisi tekninen toimi	vastuuhenkilöksi nimetty	" "
		Turvavälineiden tarkastaminen ja käytön opettaminen	läpi vuoden tarpeen vaatiessa	välineitä jakavat, ohjaajat, hoitajat		" "
		Uusien liikennemerkkien ja -sääntöjen selko-opastus	tarpeen vaatiessa	Poliisi, Liikenneturva	nimetty asiantuntija	" "
		Esteettömän liikenneympäristön luominen	aina uutta suunniteltaessa	Tekninen toimi, Tiehallinto	suunnittelusta vastaava	" "
	Kampanja suoja- teiden turvallisuudesta	Liikenneturvallisuustyössä kiinnitetään huomio iäkkäiden turvalliseen tien ylittämiseen eri keinoin (tiedotusvälineet, tilaisuudet, julkiset tilat)	kevät 2008	Liikenneturva, poliisi, tiedotusvälineet	sektorin vastuuhlö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle

LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TOIMINTASUUNNITELMA VUOSILLE 2007-2010

	HALLINTOKUNTA/SEKTORI:	TEKNINEN TOIMIALA
	SEUDULLINEN RYHMÄ	
	VASTUUHENKILO	



KOHDERYHMÄ	TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEIS- TYÖTAHO	VASTUU- HENKILO	SEURANTA
Henkilökunta	Henkilökunnan osaamisen parantaminen	Henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus sekä Tieturva I ja II vaatimusten mukaan käytyinä	kevät	Liikenneturva	sektorin vastuuhlö	Ilmoitus seudulliselle ryhmälle
Tilaaaja / tuotanto		Uusista liikennejärjestelyistä tiedottaminen, menettelytapojen yhdenmukaistaminen		Tiehallinto	Tilaaajan edustaja	
		Ohjeistus, miten liikenneturvallisuus huomioidaan kuntien rakennushankkeissa. Seudullisesti yhteinen ohjeistuslista.	Toteutetaan syksyllä 2007 ja jaetaan yksiköihin	Tiehallinto		
Tuotanto	Turvallinen tietyömaa	Koulutuksen avulla huomioidaan turvallisuus työmaakaäytännöissä	Ympäri vuoden	Tiehallinto	Tilaaajan edustaja	
		Pääurakoitsijalta vaaditaan aina Tieturva II ja aliurakoitsioilta Tieturva I	Ympäri vuoden	Tiehallinto	Tilaaajan edustaja	
Asukkaat	Turvallinen ajokäyttäytyminen uudessa liikenneympäristössä	Opastus miten uudessa liikenneympäristössä liikutaan esim. tiedotusvälineiden avulla	Ympäri vuoden	Poliisi, tiedotusvälineet	Suunnittelija	
	Turvallinen liikenneympäristö	Palaautejärjestelmä liikenteen ongelmapaikoista. Vuorovaikutuksen lisääminen suunnittelun ja kuntalaisten välillä	Ympäri vuoden	tiedotusvälineet	Suunnittelija	

10 LIKENNETURVALLISUUSTYÖN ORGANISOINTI SEUDULLA

Kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman tarkoituksena on luoda perusta jatkuvalla liikennekasvatustyölle, jonka avulla vaikutetaan ihmisten asenteisiin ja käyttäytymiseen liikenteessä. Liikenneturvallisuustyön kehittämis- ja organisointisuunnitelma on laadittu seudun kuntien yhteisenä seudullisena prosessina. Tällä tavoin on tuotettu seudun liikenneturvallisuustyölle yhteiset tavoitteet. Suunnitelman systemaattinen toteuttaminen saa kunkin hallinnonalan sekä kunnan toimimaan omalta osaltaan tavoitteiden mukaisesti. Suunnitelmassa on määritelty myös konkreettisia toimia toteutettavaksi lähitulevaisuudessa (toimintasuunnitelmat). Suunnitelmallisen toiminnan takamiseksi kaikille hallinnonaloille on nimetty vastuuhenkilöt, jotka huolehtivat omalla tahollaan suunnitelman toteuttamisesta.

Toimintasuunnitelmien laadinnassa ja toteutuksessa keskeisessä roolissa ovat olleet henkilöt, jotka päivittäisessä työssään ovat tekemisissä eri ikäisten kuntalaisten kanssa. Tällä on pyritty varmistamaan, että toiminta on osa päivittäistä työtä, toteutus on taloudellisesti, ajallisesti ja henkilöresurssien perusteella mahdollista, toiminta on mielekästä ja se kiinnostaa kohderyhmää ja toteuttajat hallitsevat asiansa.

10.1 Liikenneturvallisuustyön kehittämisprosessi suunnitelman aikana

Liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen on jo sinällään tärkeä prosessi liikenneturvallisuustyön tehostamiseksi. Työn aikana kuntien ryhmät ja mukana olevat sidosryhmät joutuvat miettimään liikenneturvallisuustilannetta, liikenneturvallisuustyötä sekä kehittämisen mahdollisuuksia. Myös tyhmiä toiminnan kannalta prosessi on merkittävä, sillä suunnittelutyön aikana kuntien ryhmät ovat kokoontuneet kaksi kertaa ja seudullinen ryhmä useita kertoja. Nämä ryhmät ovat organisoituneet työn aikana ja kuntien kokouksissa on sovittu työn jatkosta. Tämä suunnittelutyön aikana käynnistetty kokouskäytäntö toimii pohjana myös tulevassa liikenneturvallisuustyössä, jossa nykytilan ja kehittämisen asemesta ryhmän päähuomio kiinnittyy käytännön liikenneturvallisuustyöhön.

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuustyön kehittämisprosessi alkoi nykytilanteen selvityksellä vuoden 2007 alusta. Nykytilanne kartoitettiin työn ohjausryhmälle sekä kuntien liikenneturvallisuusryhmiin kohdistuneella kyselyllä.

Kyselyssä sekä ohjausryhmän kokouksissa oli huomattavissa myönteinen tahtotila seudullisen liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi. Myös Etelä-Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa oli päätetty seudullisen liikenneturvallisuusryhmän perustamisesta. Näillä perusteilla seudulle kehitettiin seudullinen liikenneturvallisuusryhmä.

Ensimmäisessä (14.3.2007) KVT-seminaarissa käsiteltiin hallintokuntien järjestäytymistä, toimintasuunnitelmia ja erilaisia liikenneturvallisuustyön organisomismalleja (luku 8.7.). Työtä jatkettiin kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa, joiden tuloksena:

- Seudullisen liikenneturvallisuusryhmän lopullisen organisoinnin määrittäminen
- Hallintokuntien toimintasuunnitelmien läpikäyminen ja seudullisen liikenneturvallisuusryhmän toimintasuunnitelman lähtökohtien määrittäminen.

Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouskierroksen sekä 1- liikenneturvallisuusfoorumin yhteydessä laadittiin liikenneturvallisuustyön kasvatus- valistus- ja tiedotustyön alustavat toimintasuunnitelmat lähivuosille. Hallintokuntien toimintasuunnitelmat ovat kappaleessa 9.

Työn tavoitteita ja käytännön mahdollisuuksia arvioitiin työpajassa 15.10. Tuon työpajan tuloksena:

- Seudun painotus liikennekasvatustyöhön on oikea
- Tiedon kulku eri tahoille on tärkeää; luottamushenkilöt, kuntalaiset ja lt-ryhmät
- Liikenneturvallisuus –toimija malli syytä ottaa harkintaan, kunhan nähdään miten ryhmät lähtevät toimimaan ja toimintasuunnitelma toteutumaan
- Liikenneturvallisuusongelmia asenteiden höltyminen; ajonopeudet, alkoholi, turvavälineet

10.2 Liikenneturvallisuustyön nykytila seudulla

Seudun liikenneturvallisuustyön nykytilannekartoitus toteutettiin asiantuntijakyselynä keväällä 2007. Kyselyyn vastasivat kuntien liikenneturvallisuusryhmien jäsenet. Seudun liikenneturvallisuustyö ei vastaajien mielestä ole ollut viime vuosina riittävän aktiivista. Tehty työ on ollut mielekästä, mikä antaa hyvän pohjan toiminnan kehittämiseksi. Työajan ja rahoituksen puute koettiin isommalta osin työtä haittaaviksi. Näistä työajan puute koettiin hieman suurempana ongelmana. Liikenneturvallisuussuunnitelman uskottiin yksimielisesti auttavan kuntien liikenneturvallisuustyössä ja lähes yhtä yksimielisesti toivottiin päätöksentekijöiden vahvempaa sitouttamista liikenneturvallisuustyöhön. Materiaalin saatavuudessa koettiin olevan jonkin verran ongelmia. Eniten materiaalin puutteen kokivat ongelmana koulupuolen vastaajat.

Tukea liikenneturvallisuustyöhön vastaajat kaipasivat Tiehallinnolta, Liikenneturvalta ja yrityssektorilta. Poliisilta on koettu saadun jo aiemmin tukea liikenneturvallisuustyöhön.

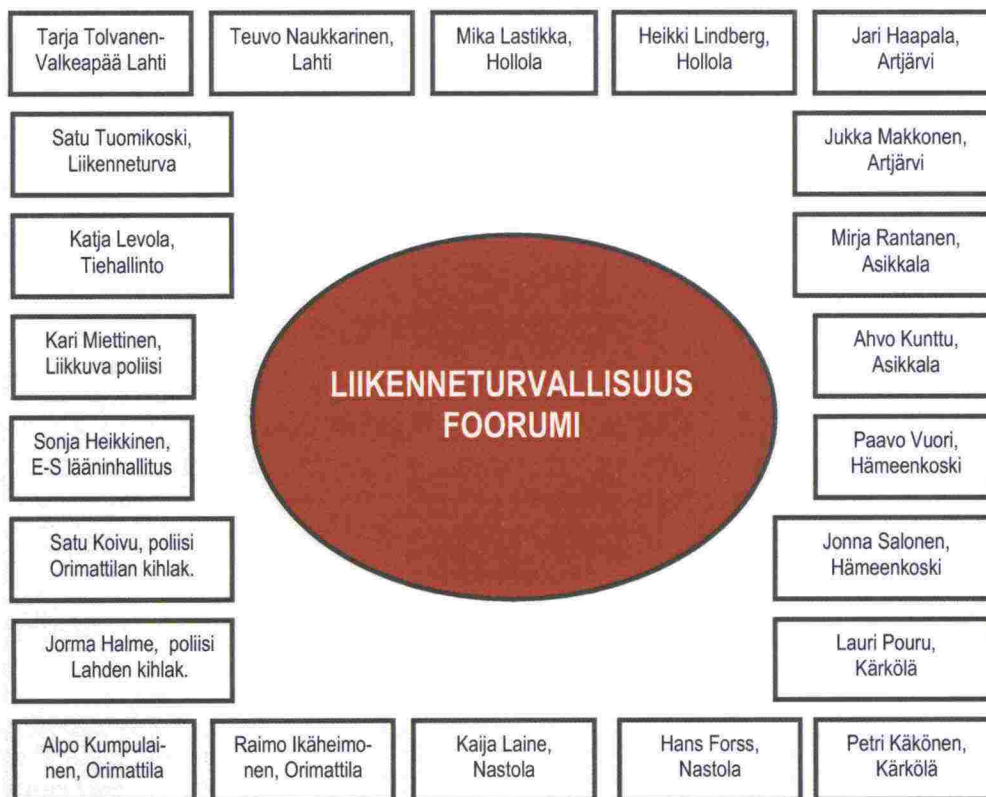
Työn aikana liikenneturvallisuustyö on aktivoitunut, eri hallinnon alat ovat saaneet edustajan liikenneturvallisuusryhmään ja sekä seudullinen että kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät ovat kokoontuneet.

10.3 Liikenneturvallisuuksuustyön organisoiminen seudulla

Seudun liikenneturvallisuuksuryhmä

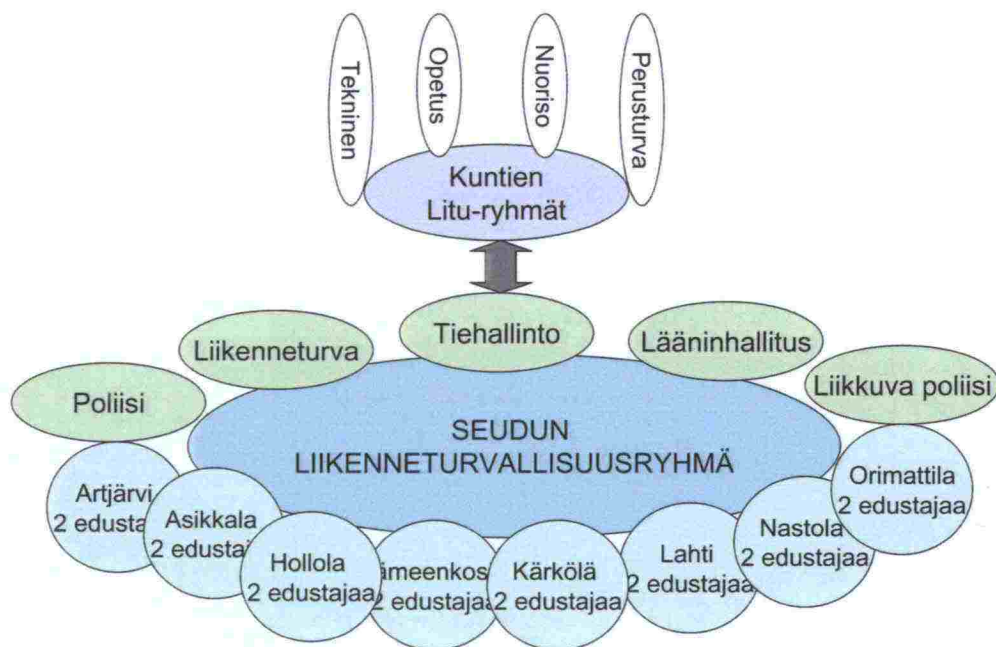
Työn aikana seudulle nimettiin liikenneturvallisuuksufoorumi, jonka on määrä jatkaa suunnitteluhankkeen jälkeen toimintaansa seudullisena liikenneturvallisuuksuryhmänä. Seudullisessa liikenneturvallisuuksuryhmässä on edustus kaikista kunnista ja eri hallinnonaloilta. Seudullinen liikenneturvallisuuksuryhmä vastaa työn aikana laaditun toimintasuunnitelman toteutumisesta.

Kunnissa on lisäksi olemassa liikenneturvallisuuksuryhmät. Kuntien ryhmien tehtävänä on paikallisten liikenneturvallisuuksuongelmien esiin nostaminen ja toiminnan edistäminen kunnan sisällä. Pääpaino liikenneturvallisuuksuustyössä on kuntien ryhmillä, joiden toiminta tehokkaimmin tavoittaa kuntalaiset. Seudullinen ryhmä koordinoi yhteistyötä eri hallinnon alojen välillä sekä tukee kuntien ryhmien työtä mm. yhteisten teemojen valinnassa ja tiedottamisessa.



Kuva 10.3-1 Liikenneturvallisuuksufoorumin kokoonpano

Kuvassa 10.3-2 on esitelty seudulle kehitetty KVT-työn organisoimismalli. Malleja on käsitelty tarkemmin luvussa 8.7. Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuustyöstä vastaavat ensisijaisesti kuntien liikenneturvallisuuksuryhmät. Seudullisen ryhmän roolina on edistää yhteistyötä hallintokuntien välillä, saada aikaan synergiaa tiedotuksessa ja toiminnassa sekä tukea kuntien työn ideointia, järjestää osaltaan rahoitusta liikenneturvallisuuksuustyölle ja liikenneturvallisuuksuustyön seuranta.



Kuva 10.3-2 Seudullinen liikenneturvallisuuksuustyön organisointi

Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmät

Seudun kunnissa on pääosin ollut olemassa olevat liikenneturvallisuuksuryhmät. Osaan kunnista ryhmä nimettiin vasta työn aikana. Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmät vastaavat tulevaisuudessa ensisijaisesti seudulla tehtävästä liikenneturvallisuuksuustyöstä. Liikenneturvallisuuksuryhmissä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmien tukena ovat laaditut suunnitelmat sekä kuntakohtaisessa tarkemmin määritellyt ryhmien tehtävät.

Kunnan ryhmällä on tärkeä rooli seurannassa ja kuntaryhmien on syytä nimetä henkilö vastaamaan seurantatietojen kokoamisesta eri hallinnon aloilta sekä liikenneturvallisuuksustilanteesta. Seuranta on tärkeää mm. rahoituksen saamiseksi kuntien lit-ryhmien toimintaan.

Taulukko 10.3-1 Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpano

Artjärvi	Asikkala	Hollola	Hämeen- koski	Kärkölä	Lahti	Nastola	Orimattila
Anna Major	Mirja Rantanen	Jorma Kainulainen	Paavo Vuori	Marja-Liisa Tapanila	Johanna Lahtimo	Hans Forss	Merja Hytönen
Jari Haapala	Aija Viikkilä	Seppo Tiainen	Tero Heinonen	Petri Käkönen	Heikki Vuori	Kaija Laine	Jari Railio
Jukka Makkonen	Ahvo Kunttu	Heikki Lindberg	Jonna Salonen	Lauri Pouru	Matti Hoikkanen	Tarja Vesikko	Marja Borg
Tiina Lepistö	Samuli Kantola	Eero Eho	Markus Rantsi	Merja Joutjärvi	Ritva Jokinen	Viljo Leppänen	Katja Jokelainen
Tuija Jussila	Merja Kommeri	Taina Pitkäsalo	Reijo Eloranta	Maire Suominen	Teuvo Naukkarinen		Raimo Ikäheimonen
Kimmo Kuparinen	Mika Forsberg	Eeva Mikkilä	Ari Löppönen / poliisi		Mervi Heininen		Martti Heinonen
Satu Koivu / poliisi		Mika Lastikka			Virpi Heino		Alpo Kumpulainen
		Johanna Kalliomaa			Tarja Tolva- nen-Valkeapää		Tero Seppä- nen / poliisi
		Asko Raita / poliisi			Eero Taivainen		Satu Koivu / poliisi
		Jaakko Arvela / autokoulu			Pauli Turunen		
					Mikko Markku- la / Koiviston auto		
					Liisa Aaltonen / Osuuskauppa		

10.4 Jatkotoimenpiteet ja seuranta

Toteutus käytännössä

Sekä seudullinen liikenneturvallisuusryhmä että kuntien liikenneturvallisuusryhmät tulevat kokoontumaan jatkossa vähintään vuosittain. Seudullisen liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on koordinoita seudun liikenneturvallisuuustoimintaa. Pääpaino käytännön työssä on kuitenkin kuntien ryhmillä. Tärkeää on, että ryhmät pyrkivät etenemään työssä pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia joihin resurssit riittävät.

Toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineenä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötohot, vastuuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan esim. vuosittain tai kerran kahdessa vuodessa ryhmien kokoontumisissa.

KUNTA KOHTAINEN OSA

11 ARTJÄRVI

Tämä on Artjärven kunnan osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuustyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuusryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kunnan alueella toimivat eri hallintokuntien yksiköt.

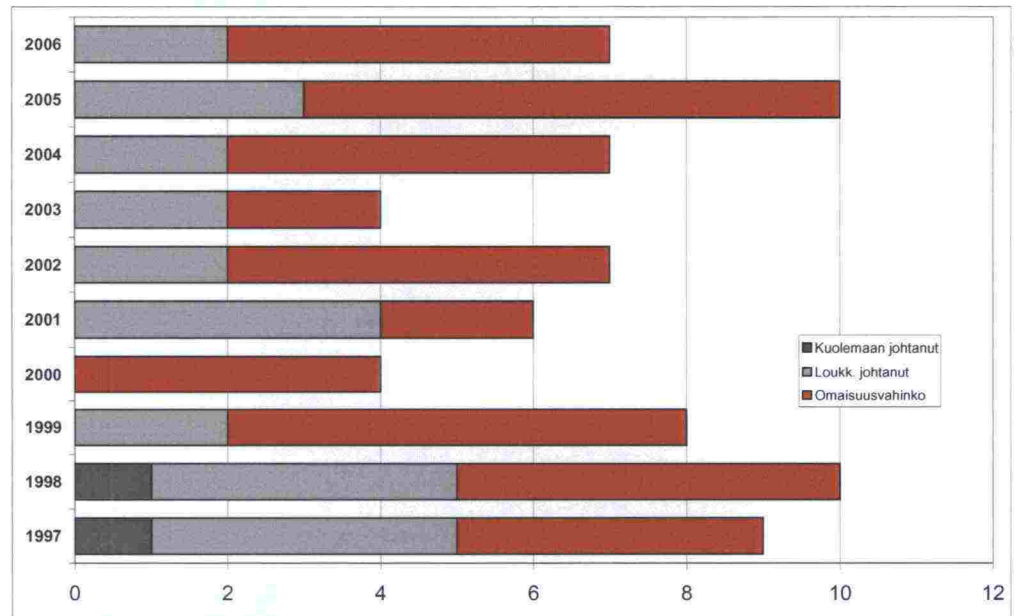
Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kunnan alueelta. Liikenneympäristön parantaminen ei voi olla. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuustyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

11.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

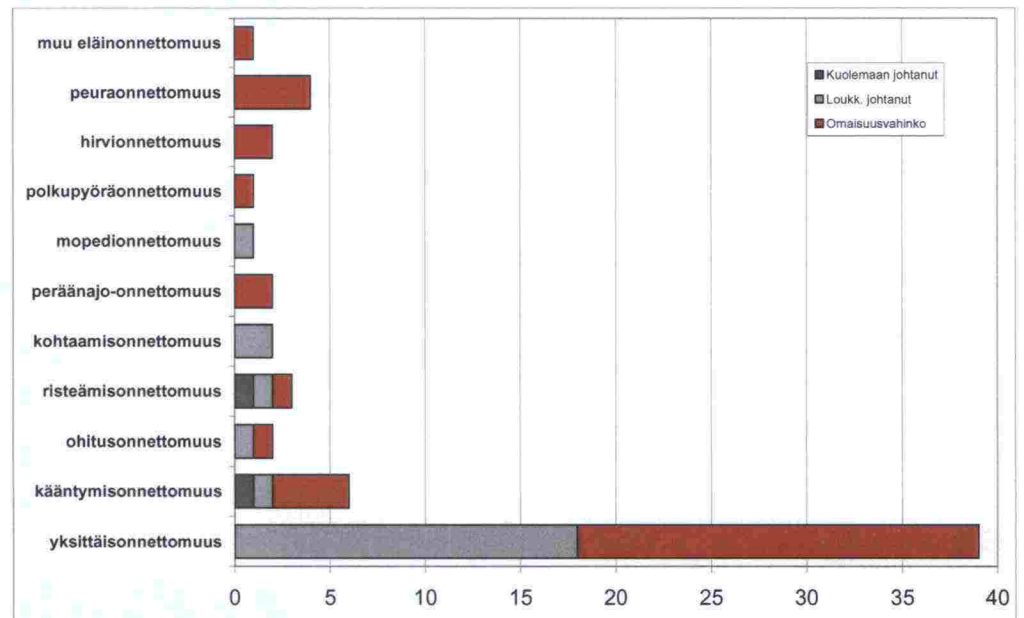
Onnettomuusselvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuustietoihin. Tässä selvityksessä on käytetty vuosina 1997 – 2006 maanteilla sekä kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuuksia.

Onnettomuuksien kokonaismäärä on Artjärvellä pienin muihin Etelä-Päijät-Hämeen kuntiin verrattaessa. Onnettomuuksien määrässä vuosittain ei ole merkittävää eroa ja todella huonoja vuosia ei tarkastelujaksolla ole ollut. 2000-luvulla Artjärvellä ei ole sattunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Tilannetta edesauttaa myös se, että toisin kuin muissa Etelä-Päijät-Hämeen kunnissa, Artjärven kunnan alueella ei kulje valta- ja kantateitä.



Kuva 11.1-1. Onnettomuudet vuosilta 1997 – 2006.

Artjärven onnettomuudet ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta olleet yksittäisonnettomuuksia. Artjärvellä on kolaroitu keskimääräistä useammin alkoholin vaikutuksen alaisena.

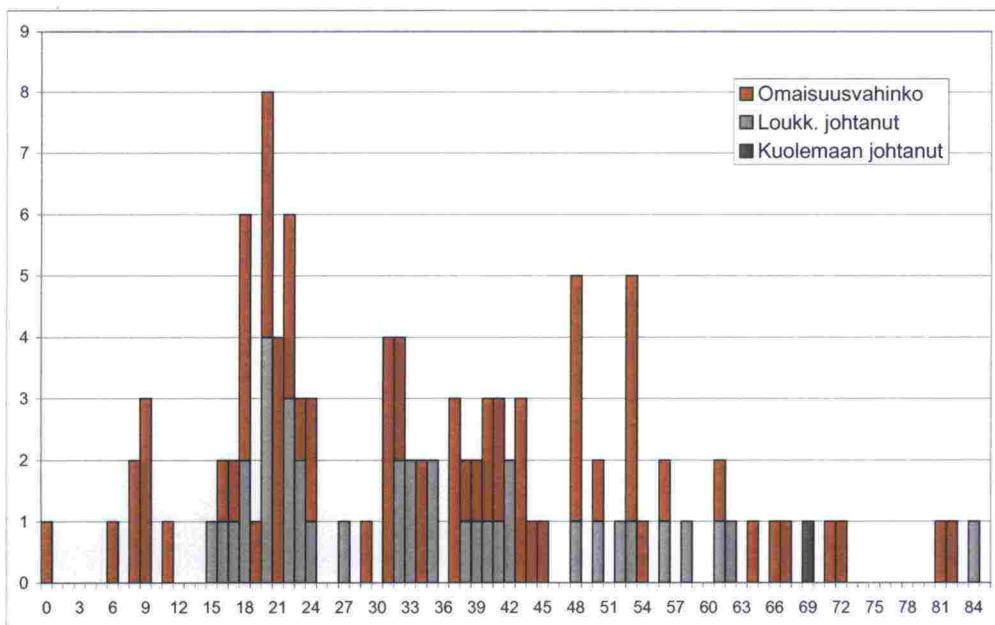


Kuva 11.1-2. Onnettomuusluokat vuosilta 1997 – 2006.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa Artjärvellä mukana olleiden ikäjakauma noudattelee valtakunnallista ja seudullista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet ovat onnettomuusalttiimpia. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuusmäärät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Alle vuoden ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä syistä johtuen voida pitää luotettavana.

Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tarkastelujaksolla on tapahtunut kaksi kappaletta, kuvassa on merkittynä yksi, koska onnettomuusrekisteriin ei ole kirjattuna aina kaikkia onnettomuuteen liittyviä henkilötietoja.



Kuva 11.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997-2006.

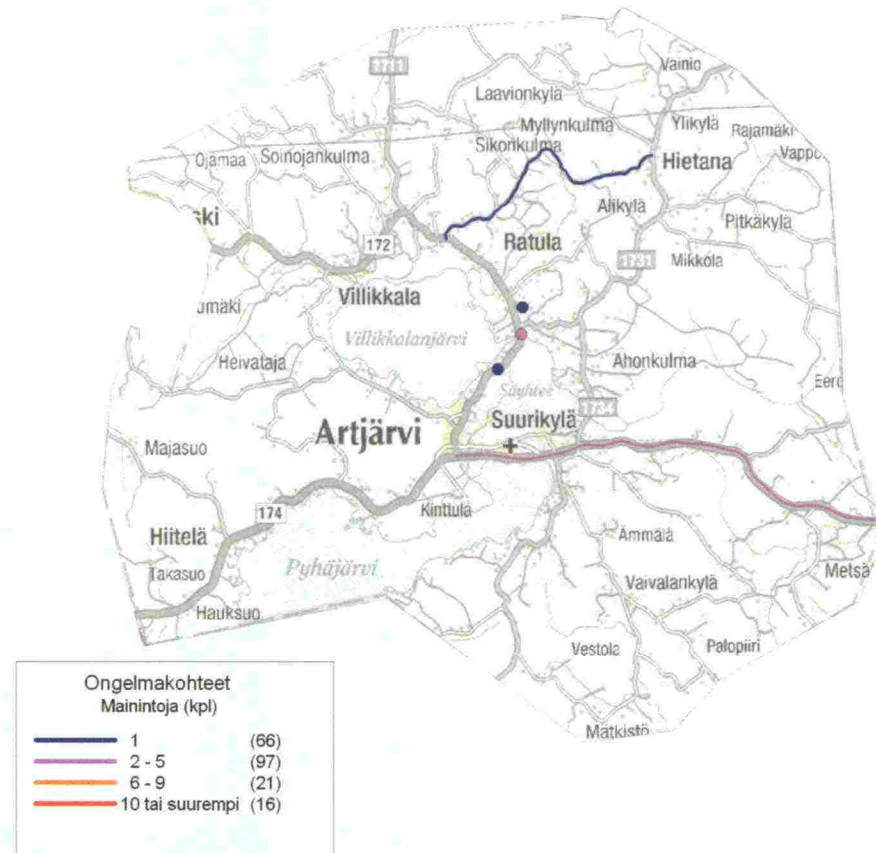
11.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

Onnettomuuksien vähäisyyden takia onnettomuusanalyysin kautta ei noussut esiin erityisiä onnettomuuskasaumakohteita. Suurin osa onnettomuuksista on tapahtunut taajaman ulkopuolella maanteillä 172 ja 174.

Tienkäyttäjäkyselyyn saatiin Artjärvellä mainintoja viiteen eri kohteeseen, jotka on merkitty karttaan kuvassa 11.2-2. Maantiet 172 ja 174 nousivat esille myös kyselyssä. Eniten mainintoja kyselyssä saivat maantien 172 Vuorenmäen silta ja Kimonkyläntie maantiellä 172. Ongelmallisena paikkana nousi esiin myös Vuorenmäen koulun liittymä, jossa on tapahtunut myös yksi henkilövahinkoon johtanut onnettomuus.



Kuva 11.2-1 Vuosina 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.

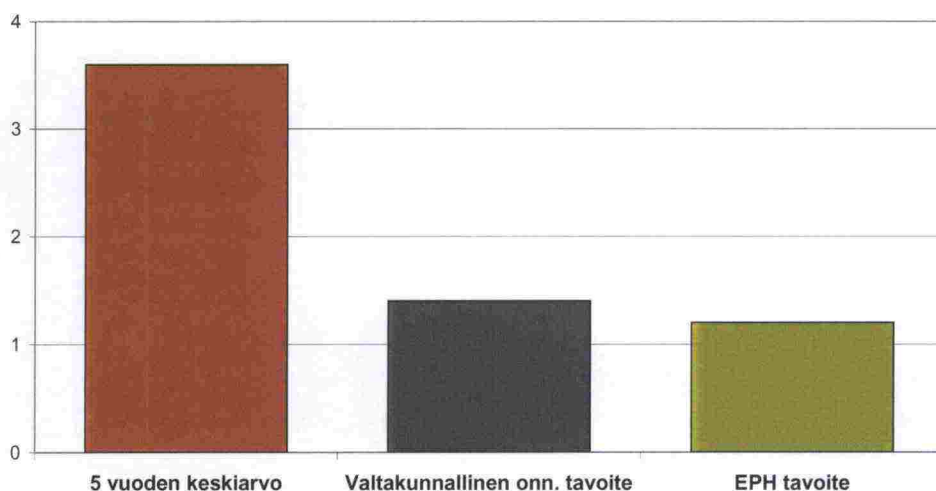


Kuva 11.2-2 Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

11.3 Liikenneturvallisuuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksien vähentämistavoite on Artjärvellä seudun vaativin johtuen muita kuntia hieman heikommasta lähtötilanteesta. Seudun tavoite on suhteutettu asukaslukuun. Artjärvellä toki kunnan pienen koon vuoksi on runsaasti vuosittaista vaihtelua onnettomuusmäärissä.



Kuva 11.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Artjärvellä tavoitteiden saavuttaminen edellyttää keskittymistä:

- Nuorten liikenneturvallisuuksuustyöhön
- Alkoholionnettomuuksien vähentämiseen
- Yksittäisonnettomuuksien määrän vähentäminen

11.4 Aikaisempi liikenneturvallisuuksuunnitelma

Liikenneturvallisuuksuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvat-, tiedotus- ja valistusosion osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Artjärvelle ei ole aikaisemmin laadittu liikenneturvallisuuksuunnitelmaa. Artjärvi oli kuitenkin mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuuksua ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

11.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maastokäyntien perusteella. Ohjelma sisältää:

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat 236 000 €. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Tiehallinnon ja kunnan kustannusjako on ohjeellinen ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjakoneuvottelujen perusteella.

Taulukko 11.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitäjän mukaisesti.

Toteutusajankohta	Artjärven kunta	Tiehallinto	Yhteensä
2008-2010	55 000 €	- €	55 000 €
2011-2013	- €	181 000 €	181 000 €
2014-	- €	- €	- €
Yhteensä	55 000 €	181 000 €	236 000 €

Artjärven toimenpideohjelma sisältää neljä (4) parannuskohdetta. Kaikki kohteet sijaitsevat Salmelantiellä (mt 172). Toimenpiteet on kirjattu taulukkoon 11.5-2.

Kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan rakentamalla kevyen liikenteen väylä Hietanantieltä Vuorenmaan koululle. Vuorenmäen sillan kohdalle ehdotetaan kevytrakenteista ponttoonisiltaa.

Koulun saattoliikennettä selkeytetään Vuorenmäen koululla rakentamalla erillinen kiertotila oppilaiden jättämistä ja hakemista varten.

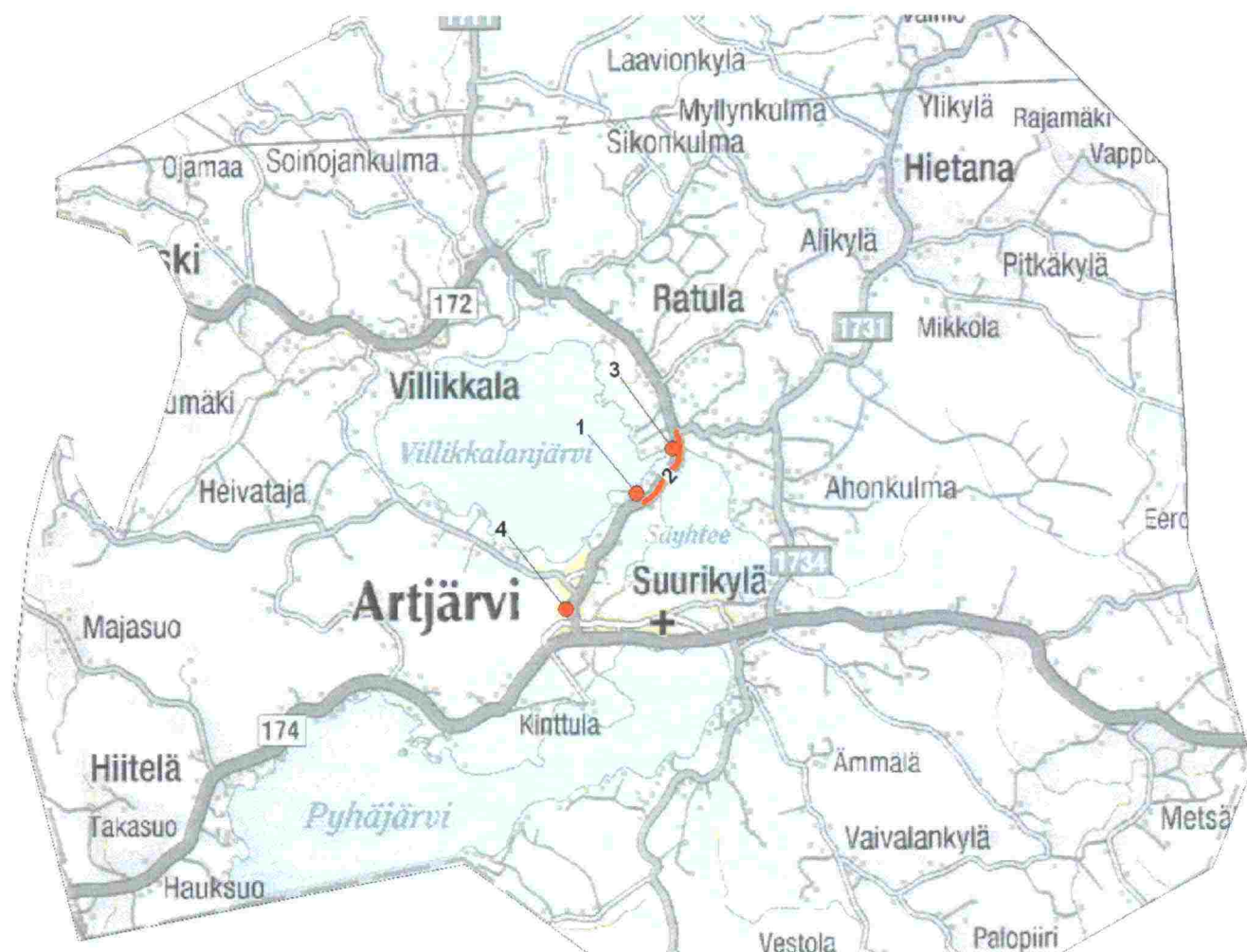


Kuvat 11.5-1 ja 11.5-2. Vuorenmaan koulun pihajärjestelyitä parannetaan.

Artjärven taajamassa Matkahuollon edessä sijaitsevaa linja-autopysäkkiä ehdotetaan siirrettäväksi etelämmäksi, jotta linja-auton pysähtyminen häiritäisi vähemmän viereisen huoltoaseman toimintaa.

Taulukko 11.5-2. Artjärven toimenpiteet

ID	Osoite	Tie-osoite	Tien-pitäjä	Toimenpide	Kiireel-lisyys	Kust. arv. (€)
1	Salmelantie (Vuorenmäen koulun kohta)	172/5/1100	Kunta	Pihan saattoliikennejärjestelyiden parantaminen (kiertotilan rakentaminen)	1	5 000
2	Salmelantie (Vuorenmäen koulu-Hietanantie)	172/5/0-1100	Tiehal-linto	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (1,1 km)	1	180 000
3	Salmelantie (Ratulanmäen silta)	172/5/200	Tiehal-linto	Kevyen liikenteen sillan rakentaminen/asentaminen	1	50 000
4	Salmelantie (keskusta)	172/5/3000	Tiehal-linto	Matkahuollon edessä olevan linja-auton pysähtymispaikan siirtäminen eteenpäin ja osoittaminen ajoratamaalauksin	1	1 000



Kuva 11.5-3 Artjärven toimenpide-ehdotukset



Kuva 11.5-4. Artjärven matkahuolto ja huoltoasema

11.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuusryhmään. Liikenneturvallisuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahoje roolit kunnan liikenneturvallisuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuu työn ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6.

Liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja kaupungin hallintokuntia. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuusryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kukin liikenneturvallisuusryhmän jäsen vastaa oman vastualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuustyöstä Liikenneturvallisuusryhmälle. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuusryhmän vuosirytytmi voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikenneympäristön parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuustyön teemat tulevalle vuodelle

12 ASIKKALA

Tämä on Asikkalan kunnan osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuustyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuusryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

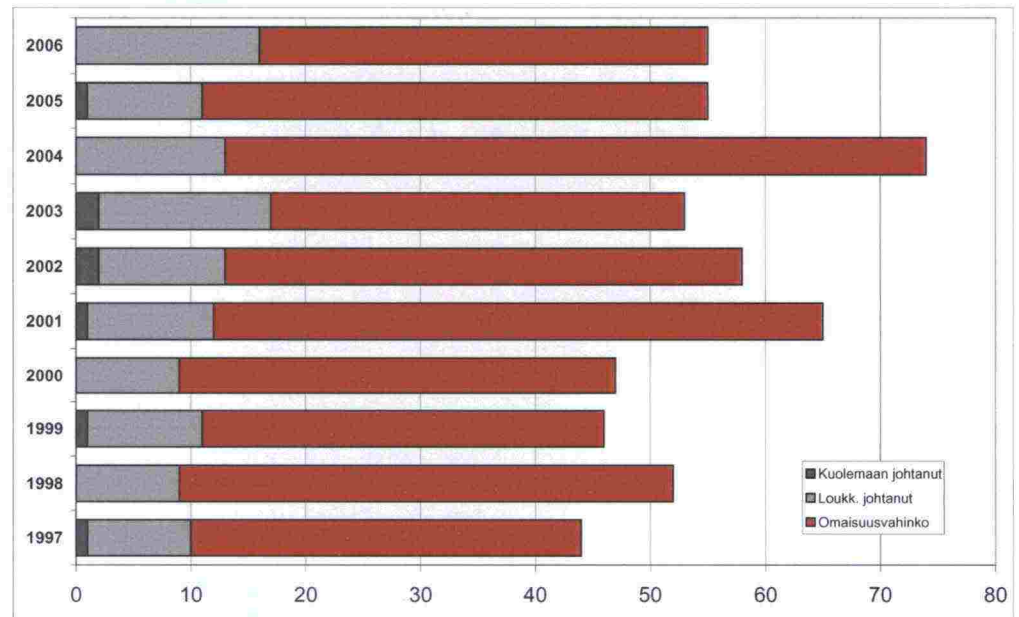
Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kunnan alueella toimivat eri hallintokuntien yksiköt. Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kunnan alueelta. Liikenneympäristön parantaminen ei voi olla. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuustyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

12.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

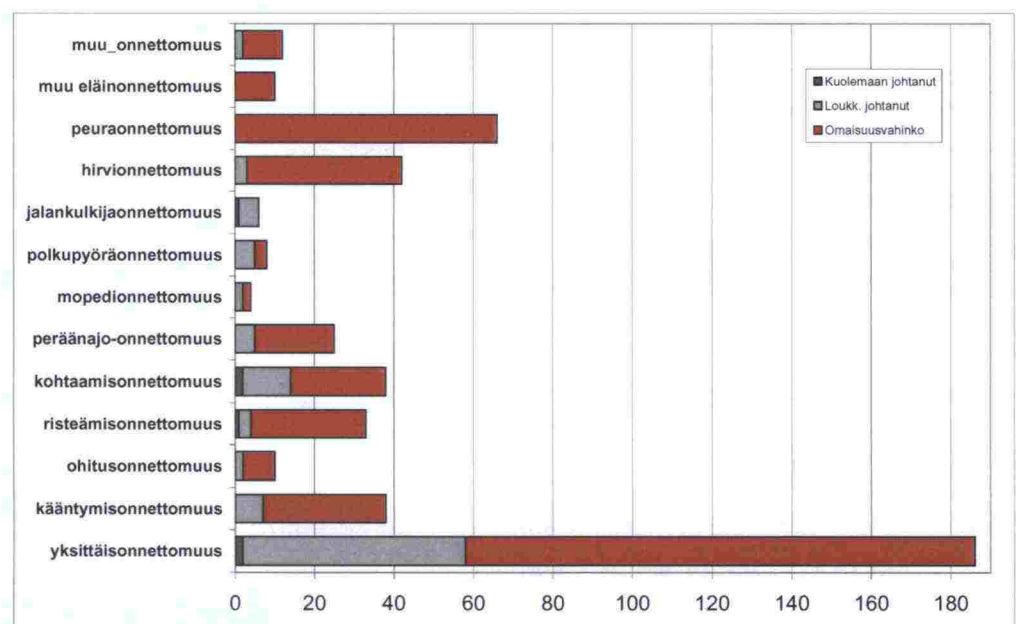
Onnettomuusselvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuustietoihin. Tässä selvityksessä on käytetty vuosina 1997 – 2006 maanteilla sekä kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuuksia.

Onnettomuuksien määrä Asikkalassa on tarkastelujakson aikana ollut lievässä kasvussa. Asikkalan onnettomuuksissa näkyy kunnan rooli mökkikuntana ja onnettomuudet ovat keskittyneet poikkeuksellisen runsaasti kesäkuukausille toukokuulta elokuulle ja viikonloppuihin.



Kuva 12.1-1. Onnettomuudet vuosilta 1997–2006.

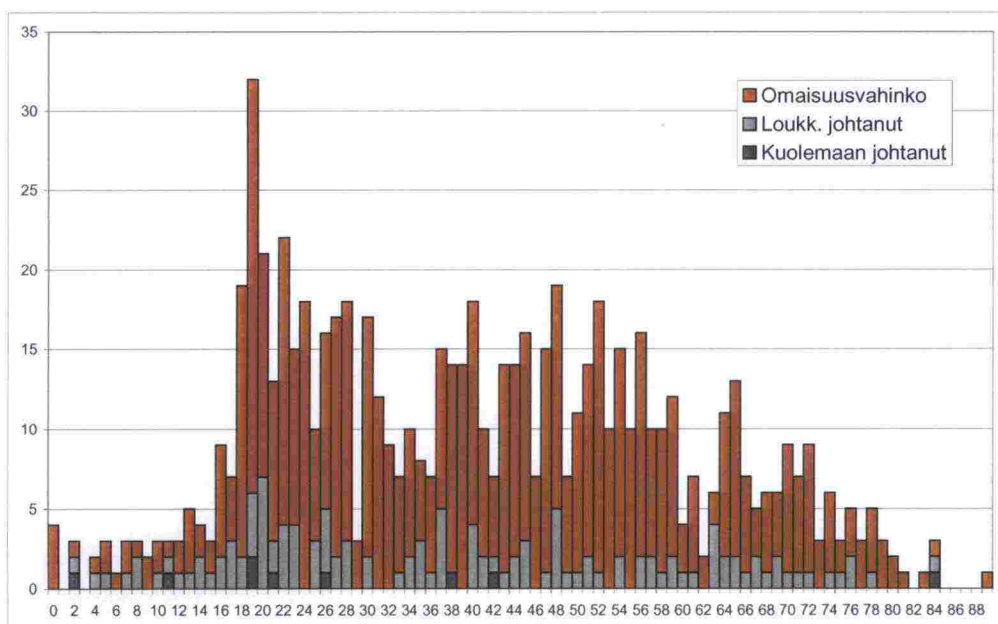
Asikkalan onnettomuudet ovat valtaosin yksittäisonnettomuuksia, mutta muihin seudun kuntiin verrattuna hirvi- ja peuraonnettomuuksien osuus on myös varsin korkea.



Kuva 12.1-2. Onnettomuusluokat vuosilta 1997 – 2006.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa Asikkalassa mukana olleiden ikäjakauma noudattelee valtakunnallista ja seudullista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet ovat onnettomuusalttiimpia. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuusmäärät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Alle vuoden ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä syistä johtuen voida pitää luotettavana.



Kuva 12.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

12.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

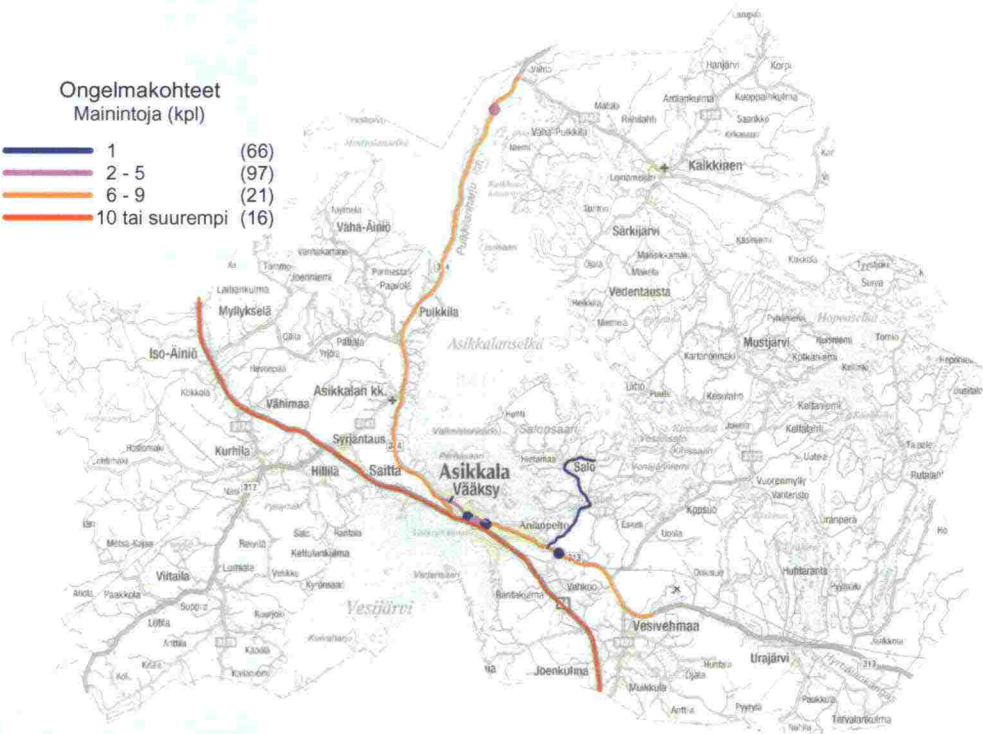
Onnettomuusaineiston perusteella ongelmallisimpia paikkoja ovat olleet:

- Valtatie 24: Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia liikennemäärään nähden (suuri onnettomuusaste)
- Maantiet 313 ja 314: Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia sekä keskustassa muutama kevyen liikenteen onnettomuus
- Viitailantie (mt 317): Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia lyhyellä matkalla (suuri onnettomuustiheys)
- Pätiäläntien ja Asikkalantien (mt 314) liittymä: Onnettomuuskasauma.

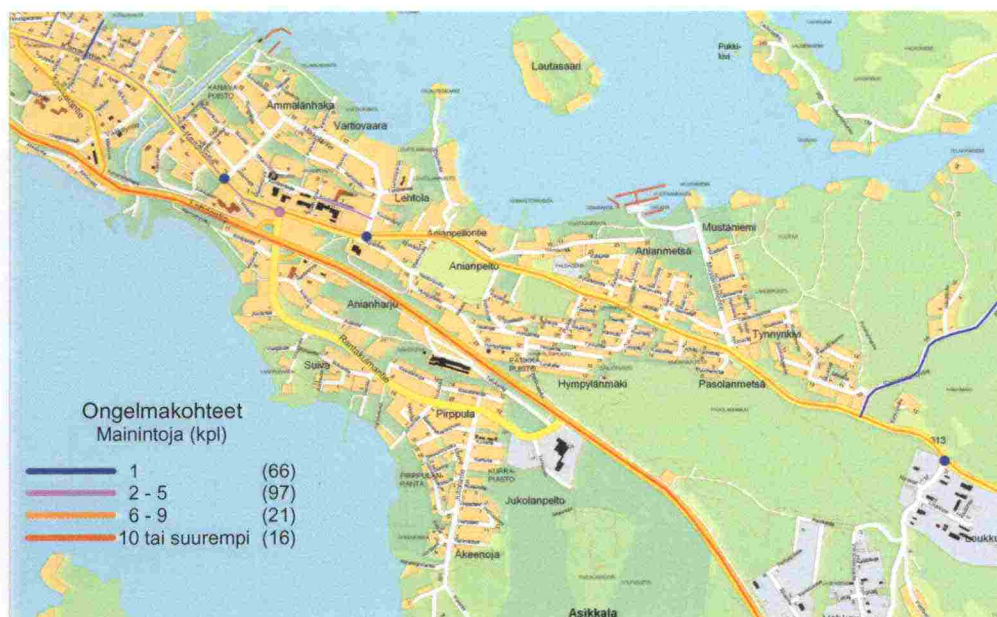
Tienkäyttäjäkyselyssä paljon mainintoja sai valtatie 24, jonka mm. sujuvuutta ja kuntoa moitittiin. Lisäksi useampi vastaaja toivoi maantielle 313 kevyen liikenteen väylää. Taajamassa ongelmat liittyivät lähinnä näkemiin, valaistukseen ja kadunlylytyksiin.



Kuva 12.2-1. Vuosina 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.



Kuva 12.2-2. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

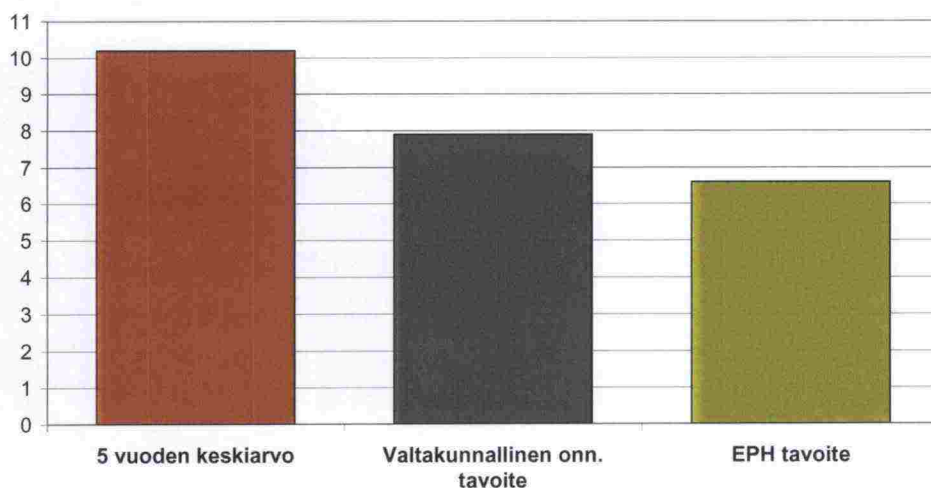


Kuva 12.2-3. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet keskusta-alueella.

12.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksia on Etelä-Päijät-Hämeen alueella tavoitteena vähentää hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuustyötä monella sektorilla. Asikkalan osalta vähentämistavoitteen saavuttamiseen vaikuttaa oleellisesti se, millä aikataululla kunnan pääväylää valtatietä 24 parannetaan.



Kuva 12.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Asikkalassa tavoitteiden saavuttaminen edellyttää keskittymistä:

- Nuorten liikenneturvallisuustyöhön
- Kesäasukkaiden liikenneturvallisuustyöhön
- Eläinonnettomuuksien vähentäminen

12.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma

Liikenneturvallisuussuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvatus-, tiedotus- ja tiedotusosion osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Asikkalan edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 1997. Suunnitelma oli osa Lahden kaupunkiseudun liikenneturvallisuussuunnitelmaa (LASE 2010). Asikkala oli lisäksi mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuutta ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

12.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maastokäyntien perusteella. Ohjelma sisältää

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat 36 500 €. Kustannuksista on jätetty pois valtatie 24 kehittäminen hankkeen laajuuden vuoksi. Valtatie kehittämisestä on kerrottu tarkemmin kappaleessa 19. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Tiehallinnon ja kunnan kustannusjako on ohjeellinen ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjakoneuvottelujen perusteella.

Taulukko 12.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitäjän mukaisesti.

Toteutusajan-kohta	Asikkalan kunta	Tiehallinto	Kunta / Muu taho	Yhteensä
2008-2010	12 500 €	4 000 €	- €	16 500 €
2011-2013	- €	- €	20 000 €	- €
2014-	- €	- €	- €	- €
Yhteensä	12 500 €	4 000 €	20 000 €	36 500 €

Asikkalan liikenneturvallisuuden parantamisohjelma sisältää kuusi toimenpide-ehdotusta. Näistä viisi ehdotusta sijaitsee taajamassa.

Suojatiejärjestelyjä ehdotetaan tehtäväksi Kanavatiellä, jossa siirretään suojatietä poliisilaitoksen kohdalla. Suojatie sijaitsee nykyisin tonttiliittymän kohdalla. Siirron yhteydessä kavennetaan samalla tonttiliittymää.

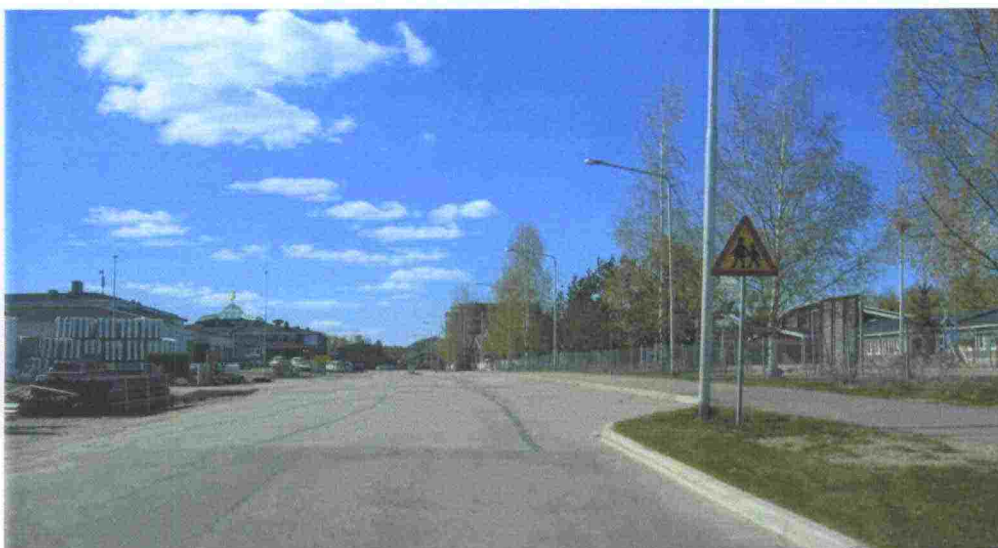


Kuva 12.5-1. Poliisilaitoksen edessä sijaitseva suojatie sijaitsee tonttiliittymän kohdalla.

Liikenteen rauhoittamistoimenpidettä ehdotetaan Koulumestarintielle, jossa "kenttämaisyyttä" vähennetään asentamalla reunakivi myös kadun eteläpuolelle.

Näkemäongelmia parannetaan Anianraitilla sekä Rantakulmantien ja Aniantien liittymässä. Anianraitilla, jossa Mikkolantien ylityksen kohdalla ongelmana ovat pyöräilijöiden suuret nopeudet, nopeuksia hidastetaan polkupyöräpuomilla. Aniantien ja Rantakulmantien liittymän ongelmana on niin ikään huonot näkemät ja pyöräilijöiden kova vauhti. Näkemää parannetaan maa-aluetta poistamalla ja puustoa karsimalla.

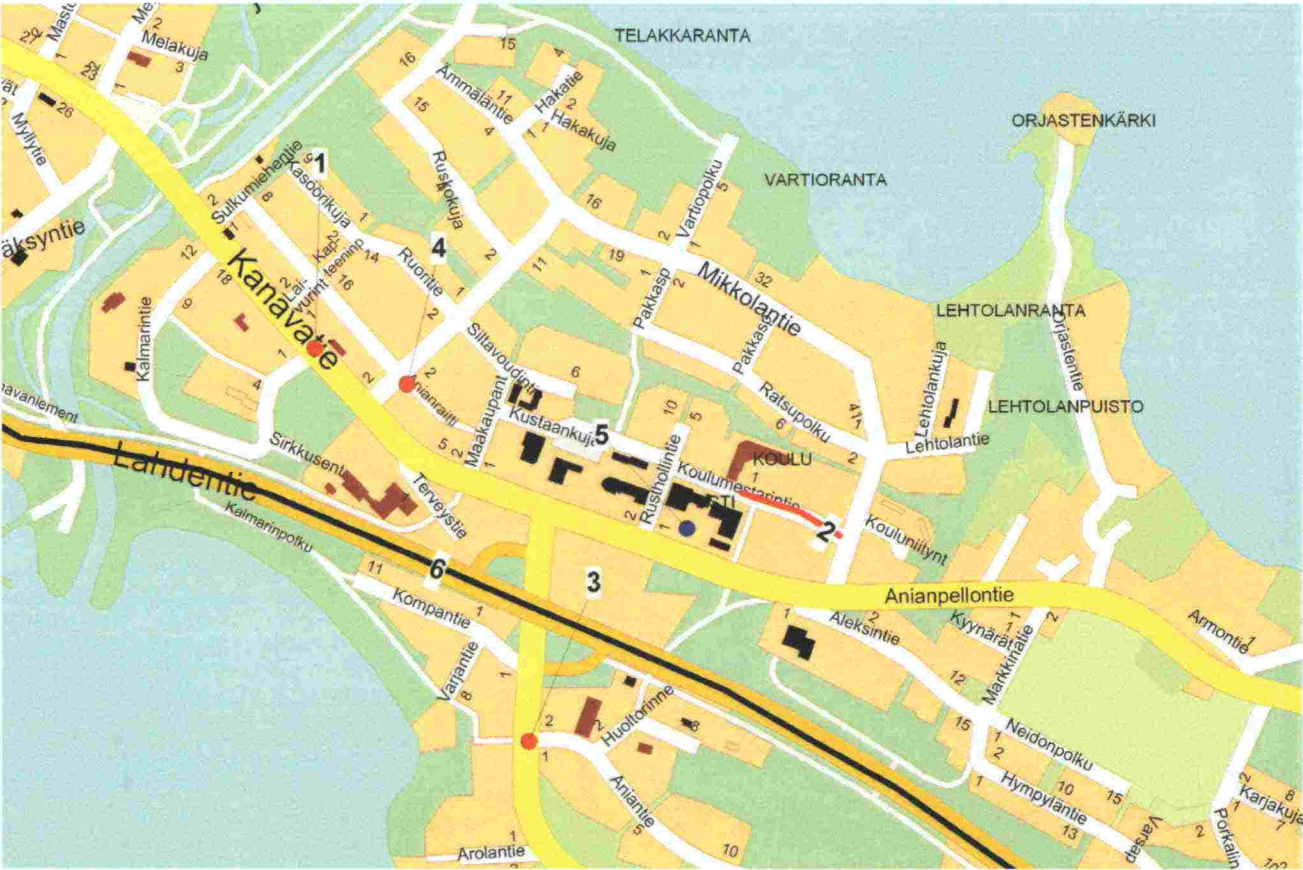
Kanavatien markettien piha-alueen ajojärjestelyjä ehdotetaan selkeytettäväksi.



Kuva 12.5-2. Koulumestarintien eteläpuoli on leveä ja epämääräisen oloinen. Koulu-laisten jätöpaikka leventää väylää entisestään.

Taulukko 12.5-1. Asikkalan toimenpiteet.

ID	Osoite	Tie-osoite	Tien-pitäjä	Toimenpide	Kiireel-lisyys	Kust.arv. (€)
1	Kanavatie (Poliisilaitoksen kohta)	14137/ 1/439	Tiehal-linto	Suojatien siirtäminen eteläm-äksi ja Poliisilaitoksen pihaliit-tymän kaventaminen	1	4 000
2	Koulumestarintie		Kunta	Kadun kaventaminen asenta-malla reunakivi kadun eteläpuo-lle tien alkupäähän	1	6 000
3	Rantakulmantien ja Aniantien liit-tymä		Kunta	Kevyen liikenteen näkemäalu-een parantaminen maa-aluetta ja puustoa poistamalla	1	5 000
4	Anianraitti		Kunta	Polkupyöräpuomien asentami-nen raitin päähän Mikkolantien yhteyteen pyöräilijöiden nope-uksien hidastamiseksi	1	1 500
5	Kanavatie (Markettien piha-alue)		Kunta/ Liik-keet	Piha-alueen ajo-järjestelyiden selkeyttäminen	2	20 000
6	Vt 24 (Lahti - Vääksy)			Liikenneturvallisuuden, suju-vuuden ja kevyen liikenteen jär-jestelyjen parantaminen	1-3	-



12.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuusryhmään. Liikenneturvallisuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahojen roolit kunnan liikenneturvallisuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuu työn ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6.

Liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja kaupungin hallintokuntia. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuusryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kukin liikenneturvallisuusryhmän jäsen vastaa oman vastualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuustyöstä Liikenneturvallisuusryhmälle. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuusryhmän vuosiryhtmi voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikenneympäristön parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuustyön teemat tulevalle vuodelle

13 HOLLOLA

Tämä on Hollolan kunnan osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuustyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuusryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kunnan alueella toimivat eri hallintokuntien yksiköt.

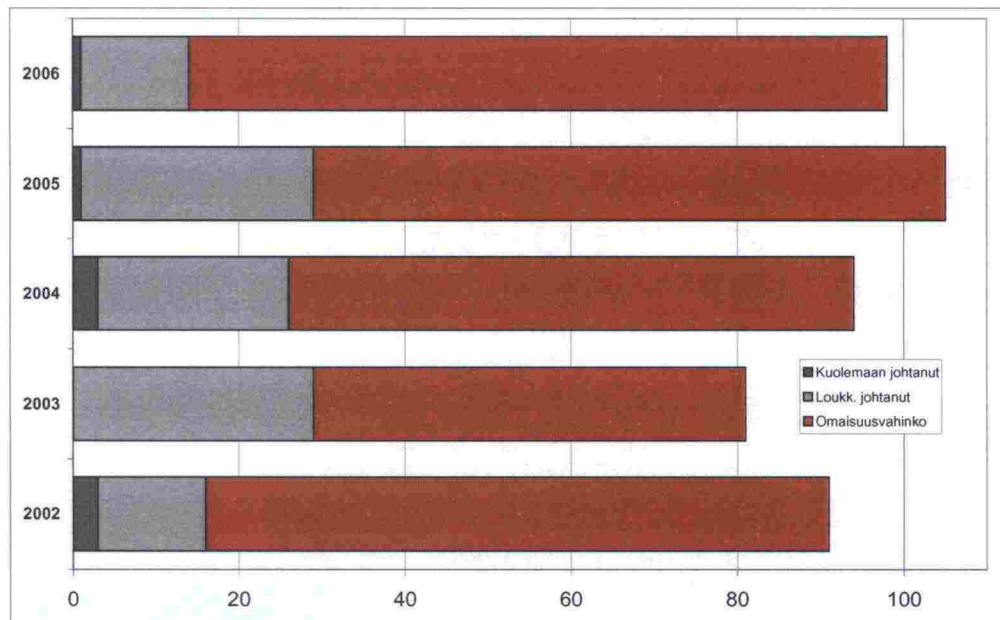
Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kunnan alueelta. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuustyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

13.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

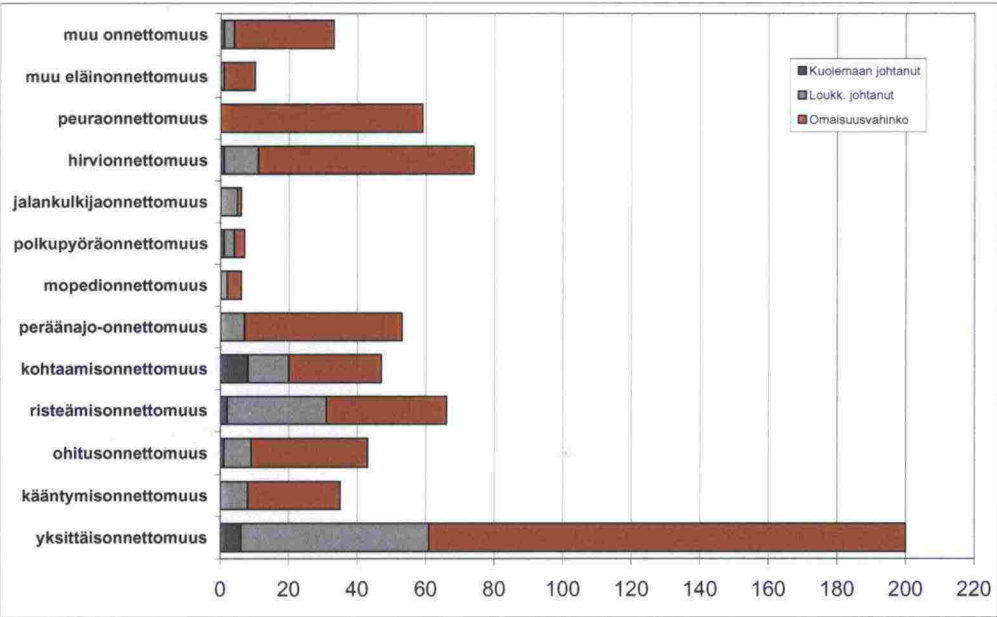
Onnettomuusselvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuustietoihin. Tässä selvityksessä on käytetty vuosina 1997 – 2006 maanteilla sekä kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuuksia.

Hollolan onnettomuusmäärät ovat jonkin verran kasvussa tarkastelujaksolla. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on ollut vuosina 2003–2005 noin kaksinkertainen verrattuna aiempiin vuosiin.



Kuva 13.1-1. Onnettomuudet 1997–2006.

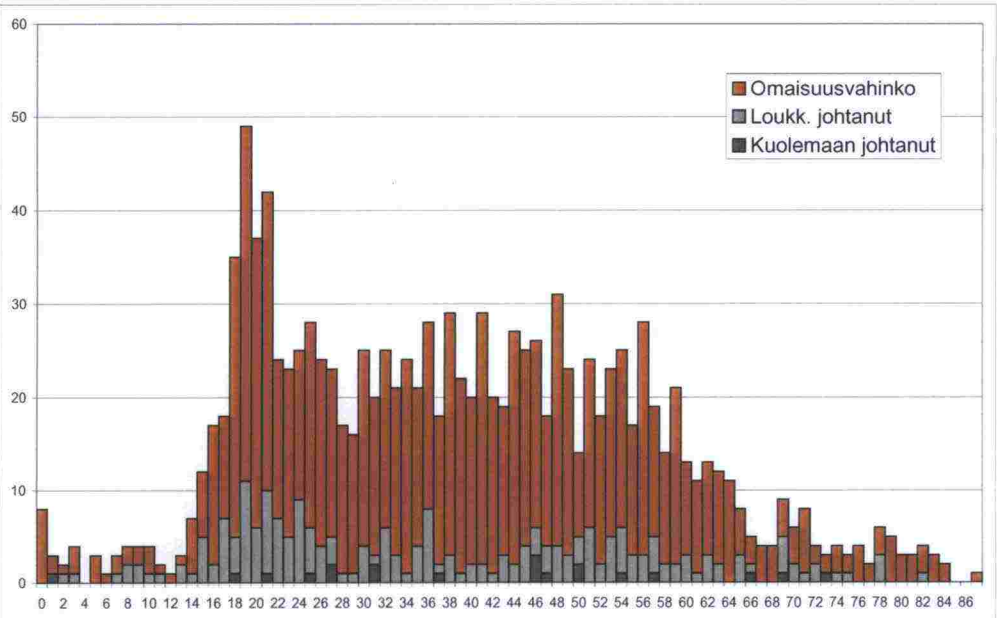
Hollolan liikenneonnettomuuksista valtaosa on ollut yksittäisonnettomuuksia, mutta myös eläin- ja risteämisonnettomuuksia on sattunut runsaasti. Henkilövahinkoja on tullut varsin runsaasti risteämis- ja kohtaamisonnettomuuksissa.



Kuva 13.1-2. Onnettomuusluokat vuosina 1997 – 2006.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma noudattelee Hollolas-
sa valtakunnallista ja seudullista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet
ovat onnettomuusalttiimpia. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuus-
määrät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Hollolassa
onnettomuuksiin joutuu hieman enemmän keski-ikäisiä kuin seudulla keski-
määrin. Alle vuoden ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä
syistä johtuen voida pitää luotettavana.



Kuva 13.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–
2006.

Onnettomuuksien ikäjakauma on Hollolassa jakaantunut melko tasaisesti ajokortti-ikäisten onnettomuus piikkiä lukuun ottamatta.

13.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

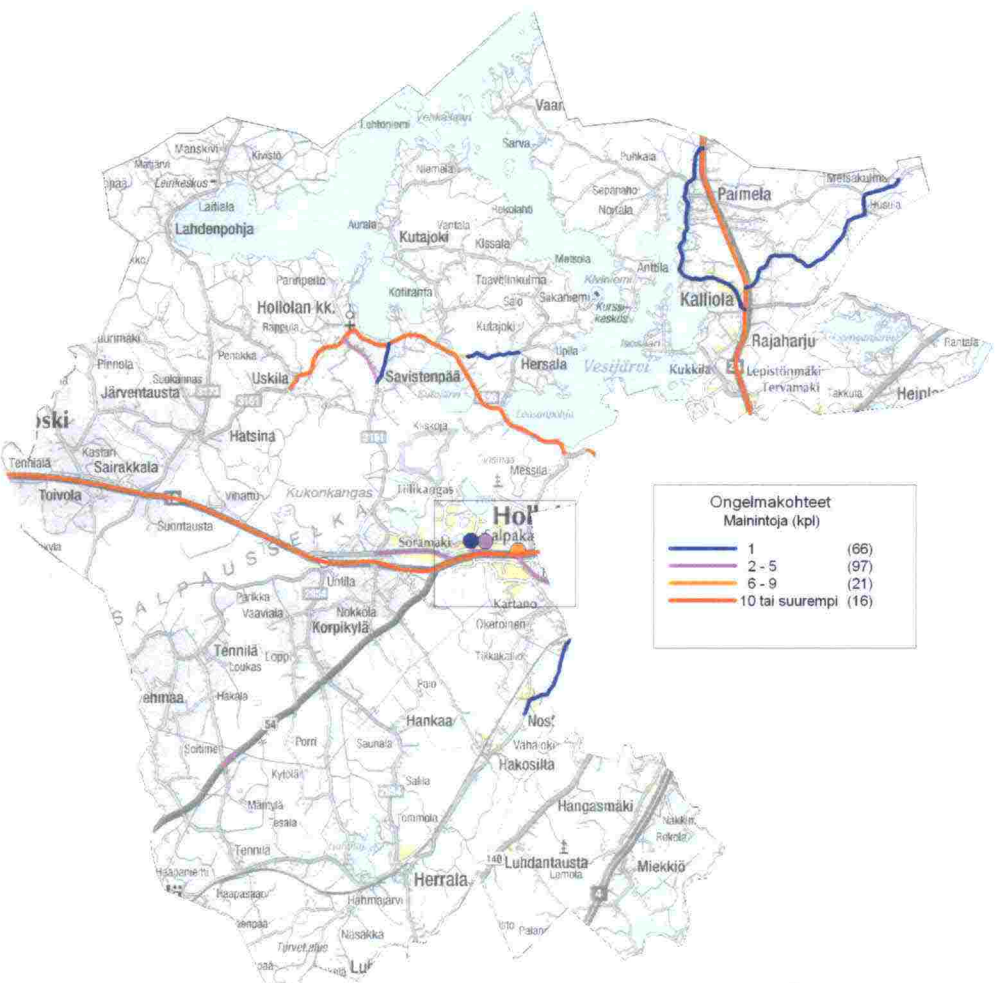
Onnettomuusaineiston perusteella ongelmallisimpia paikkoja ovat olleet:

- Valtatie 24: Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tien liikennemäärään (onnettomussaste) sekä pituuteen (onnettomuustiheys) nähden.
- Valtatie 4: Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia lyhyellä matkalla (suuri onnettomuustiheys)
- Hollolan keskustassa valtatiellä 12: Useita henkilövahinko-onnettomuuksia suuremmissa liittymissä. Kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta.

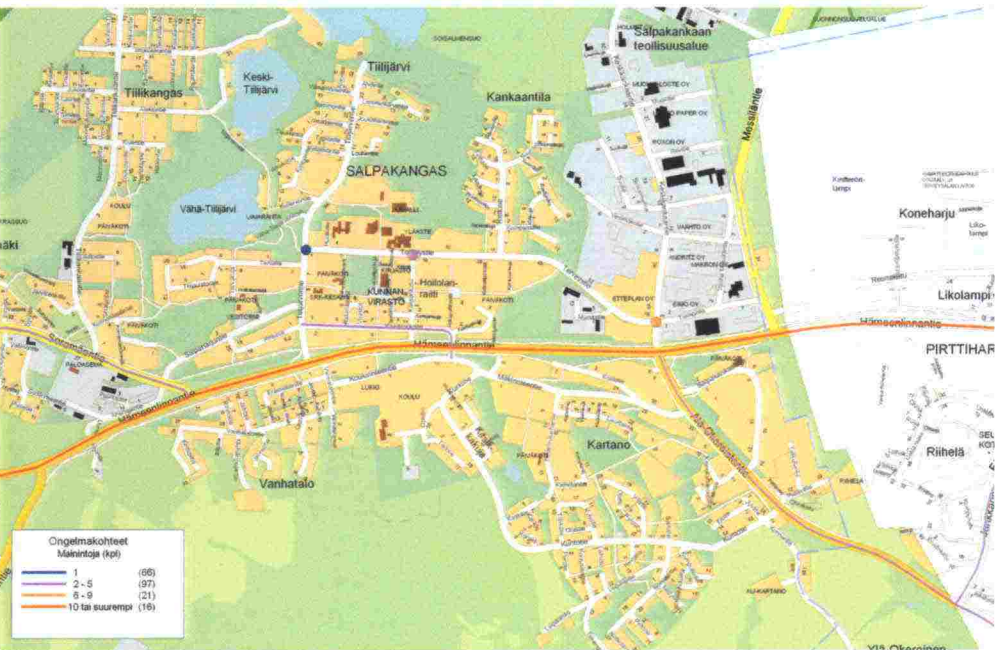
Valtatiet 24 ja 12 nousivat esiin myös tienkäyttäjäkyselyssä. Erityistä huomiota kiinnitettiin mm. autoilijoiden ylinopeuksiin ja raskaan liikenteen suureen määrään. Hollolan keskusta-alueella ongelmallisia kohteita olivat tienkäyttäjäkyselyn mukaan mm. Terveystien liittymät.



Kuva 13.2-1. Vuosina 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.



Kuva 13.2-2. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

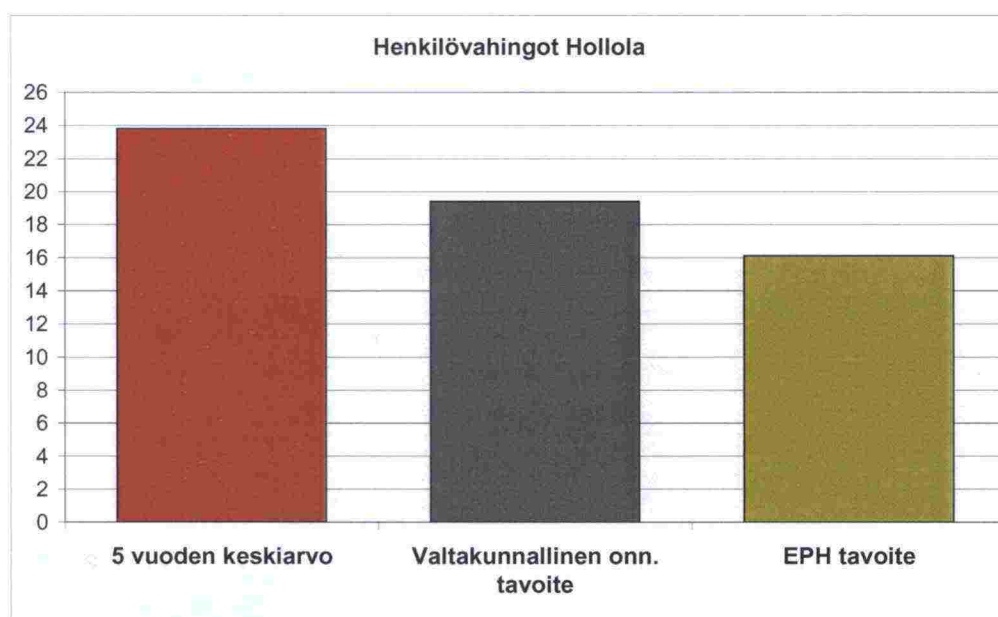


Kuva 13.2-3. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet keskusta-alueella.

13.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksia on Etelä-Päijät-Hämeen alueella tavoitteena vähentää hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuustyötä monella sektorilla. Hollolan osalta työtä on tehtävä erityisesti valtatie 12 turvallisuuden edistämiseksi sekä kuntakeskuksen liikenneturvallisuuden parantamista.



Kuva 13.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Hollolassa tavoitteiden saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuustyössä keskittymistä:

- Ajokäyttäytyminen risteyksissä
- Eläinonnettomuuksien vähentäminen
- Nuorten liikenneturvallisuustyö

13.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma

Liikenneturvallisuussuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvatus-, tiedotus- ja tiedotusosion osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Hollolan edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 1997. Suunnitelma oli osa Lahden kaupunkiseudun liikenneturvallisuussuunnitelmaa (LASE 2010). Hollola oli lisäksi mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuutta ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

13.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maastokäyntien perusteella. Ohjelma sisältää:

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 3,8 M€. Kustannuksista on jätetty pois Lahden eteläisen ohitustien rakentaminen hankkeen alueellisen laajuuden vuoksi. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Tiehallinnon ja kunnan kustannusjako on ohjeellinen ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjakoneuvottelujen perusteella.

Taulukko 13.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitäjän mukaisesti.

Toteutusajankohta	Hollolan kunta	Tiehallinto	Yhteensä
2008-2010	400 000 €	1 206 000 €	1 606 000 €
2011-2013	100 000 €	900 000 €	1 000 000 €
2014-	- €	1 160 000 €	1 160 000 €
Yhteensä	500 000 €	3 266 000 €	3 766 000 €

Kevyen liikenteen turvallisuutta parannetaan mm. uutta väylää rakentamalla. Väylätarpeet ovat kohdistuneet etenkin kirkonseudulle, jonne ehdotetaan täydennettäväksi useampia kevyen liikenteen yhteyksiä. Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan myös kadunrakennuksen yhteydessä Kukkilan uudelle asuinalueelle. Myös Lahteen johtavan Nostavantien varteen ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.

Koululaisten liikenneturvallisuutta parannetaan ehdottamalla alikulun rakentamista Soramäentielle Hälvälän koulun yhteyteen.



Kuva 13.5-1. Kirkonseudulla ei tällä hetkellä ole kevyen liikenteen väylää.

Liittymäjärjestelyjä ehdotetaan kaikkiaan viiteen eri kohteeseen. Kiertoliittymä parantaa ajoneuvoliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta liittymässä. Kiertoliittymät ehdotetaan rakennettavaksi Soramäentien ja Tiilikankaantien sekä Terveystien ja Keskikankaantien liittymiin. Terveystien ja Kansankadun liittymän etuajo-oikeussuhteita selkeytetään poistamalla nykyinen etuajo-oikeus Kansankadulta. Maanteiden osalta tehdään mm. kaista- ja yksityistiejärjestelyjä valtatiellä 24 sekä parannetaan valtatie 12 Kukonkoivun eritasoliittymää. Soramäentien onnettomuusalttiiseen liittymään ehdotetaan automaattista liikenteenvalvontaa.

Keskustan liikenteen turvallisuutta, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä parannetaan erillisen keskustan kehittämishankkeen kautta. Kehittämisen tavoitteena on:

- Kaupallisten toimintojen tiivistäminen
- Asiointiympäristön laadun parantaminen
- Liiketilojen parempi jäsentäminen
- Toimintojen keskittyminen keskustan eri osiin
- Kulkuyhteyksien selkiennyttäminen
- Ympäristön laadun parantaminen
- Uusien toimivien liikepaikkojen tarjoaminen
- Uusia asuntoja keskustaan
- Pysäköinnin yhtenäistäminen ja toimivuuden parantaminen
- Viihtyisyyden parantaminen
- Joukkoliikenteen kehittäminen



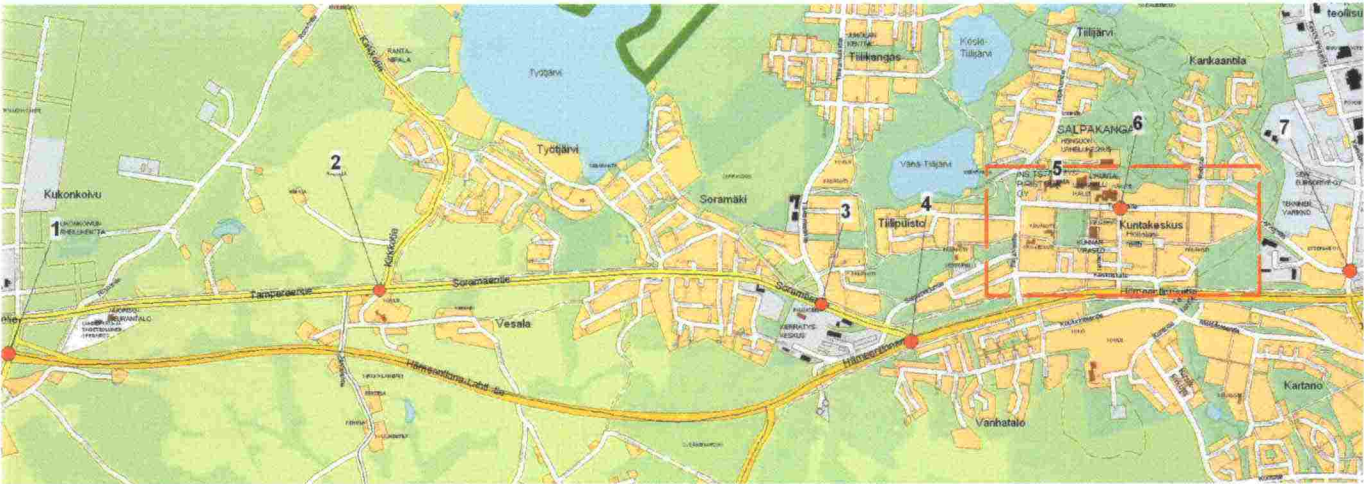
Kuva 13.5-2. Hollolan keskustan liikennejärjestelyitä parannetaan erillisen kehittämishankkeen kautta.

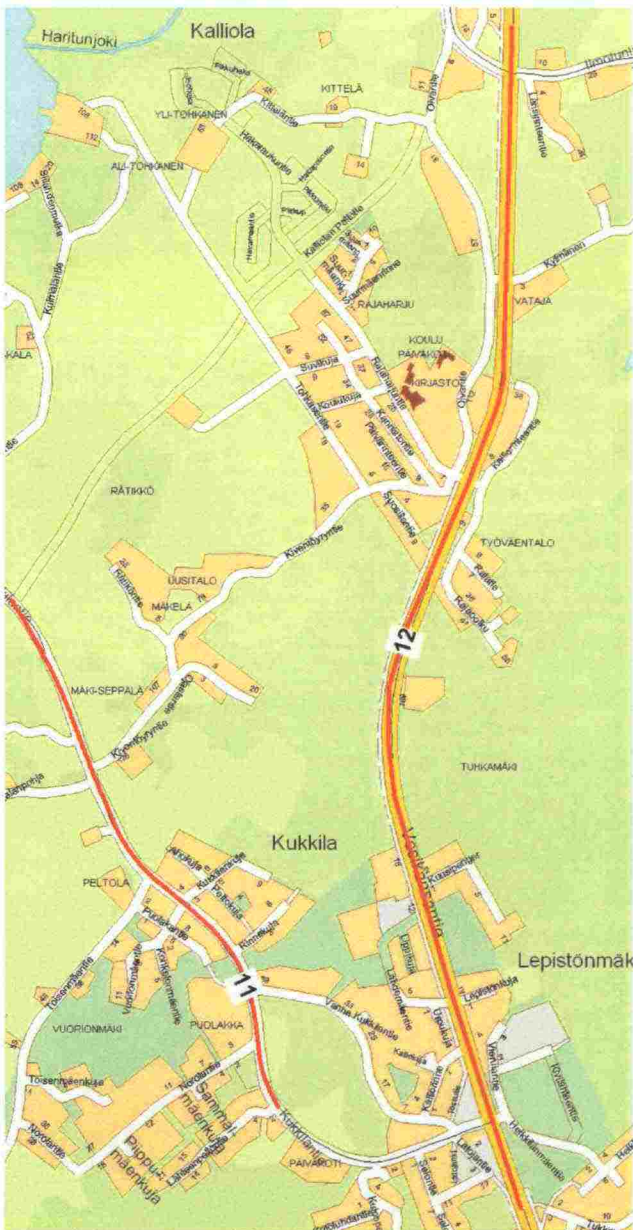


Kuva 13.5-3. Terveystien ja Keskikankaantien liittymä.

Taulukko 13.5-2. Hollolan toimenpide-ehdotukset.

ID	Osoite	Tie- osoite	Tien- pitäjä	Toimenpide	Kiireel- isyys	Kust. arv. (€)
1	Hämeenlinnantien (V12) ja Tam- pereentien (mt2955) liittymä	12/221/ 3400	Tiehal- linto	Kukonkoivun eritasoliittymän parantaminen	1	1 000 000
2	Soramäentien (mt 2955, koulun kohta)	2955/1/ 2300	Tiehal- linto	Alikulun rakentaminen	2	150 000
3	Soramäentien ja Tiilikankaantien liittymä	2955/1/ 4343	Tiehal- linto	Kiertoliittymän rakentaminen	2	100 000
4	Hämeenlinnantien (V12) ja Sora- mäentien (mt2955) liittymä	12/221/ 4800	Tiehal- linto	Automaattisen liikenneval- vonnan asentaminen liitty- mään	1	6 000
5	Hollolan keskusta		Kunta	Keskutan kehittäminen (suunnitelma käynnissä)	2	100 000
6	Terveystien ja Kansankadun liittymä		Kunta	Liittymän toimivuuden tar- kempi selvittäminen	1	-
7	Terveystien ja Keskikankaantien liittymä		Kunta	Kiertoliittymän rakentaminen	1	100 000
8	Kirkkotie (Koivukuja-Rantatie)	3161/2/ 1180- 3020	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän ra- kentaminen (1,8 km)	3	270 000
9	Rantatie (Kirkkotie-Pyhäniemen- tie)	2956/3/ 3160- 6680	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän ra- kentaminen (3,5 km)	2	530 000
10	Rantatie (Kutajoentie-Pyhänie- mentie)	2956/3/ 2340- 3160	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän ra- kentaminen (0,8 km)	2	120 000
11	Kukkilantie (Lähteenpellontie- Kalliolan peltotie)		Kunta	Kevyen liikenteen väylän ra- kentaminen (1,5 km)	1	300 000
12	V24	24/2/ 2600- 24/3/ 657	Tiehal- linto	Kaistajärjestelyt ja yks.liitty- mien poisto	1	200 000
13	Nostavantie (mt14037, Nostava- Okeroinen)	14037/1/ 150- 3258	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän ra- kentaminen (3,1 km)	3	620 000
14	Hatsinantie (Kirkkotie-Uskilan koulu)	3161/3/ 0- 1810	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän ra- kentaminen (1,8 km)	3	270 000





13.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuusryhmään. Liikenneturvallisuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahojen roolit kunnan liikenneturvallisuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuu työn ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6.

Liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja hallintokuntia. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuusryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kukin liikenneturvallisuusryhmän jäsen vastaa oman vastuualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuustyöstä Liikenneturvallisuusryhmälle. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuusryhmän vuosiryhtmi voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikenneympäristön parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuustyön teemat tulevalle vuodelle

14 HÄMEENKOSKI

Tämä on Hämeenkosken kunnan osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuustyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuusryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kunnan alueella toimivat eri hallintokuntien yksiköt.

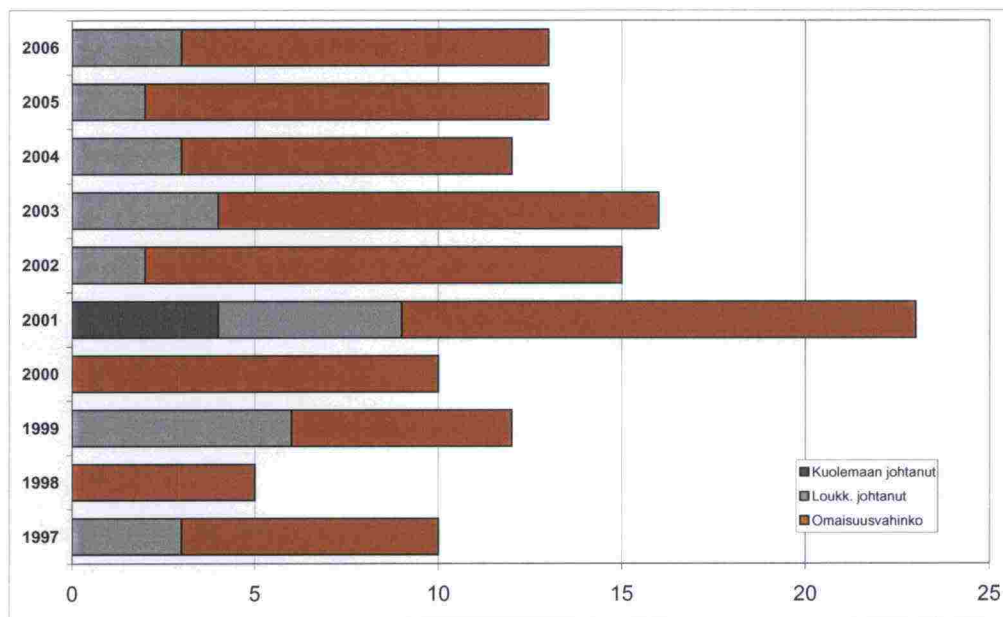
Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kunnan alueelta. Liikenneympäristön parantaminen ei voi olla. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuustyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

14.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

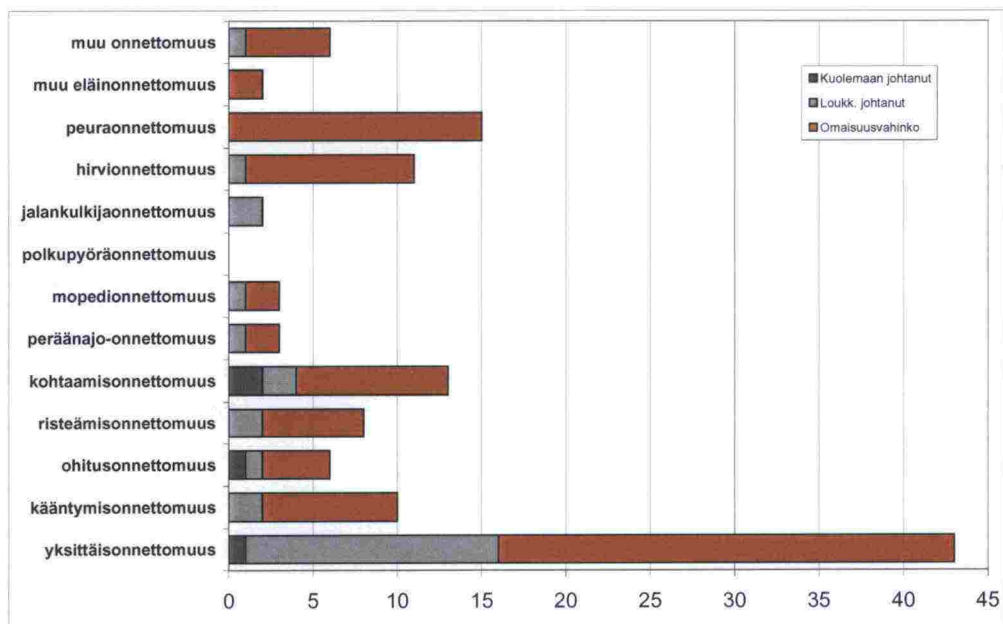
Onnettomuus selvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuustietoihin. Tässä selvityksessä on käytetty vuosina 1997 – 2006 maanteillä sekä kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuuksia.

Hämeenkosken onnettomuusmäärä on ollut hienoisessa kasvussa viime vuosina. Varsinkin 2004 sattui runsaasti onnettomuuksia verrattaessa muihin tarkastelujakson vuosiin. Vuonna 2001 Hämeenkoskella on tapahtunut 5 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Vuoden 2001 jälkeen kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei ole tapahtunut, myös loukkaantumisiin johtaneiden onnettomuuksien määrän voidaan todeta olevan tarkastelujaksolla vähentynen.



Kuva 14.1-1. Onnettomuudet vuosilta 1997 – 2006.

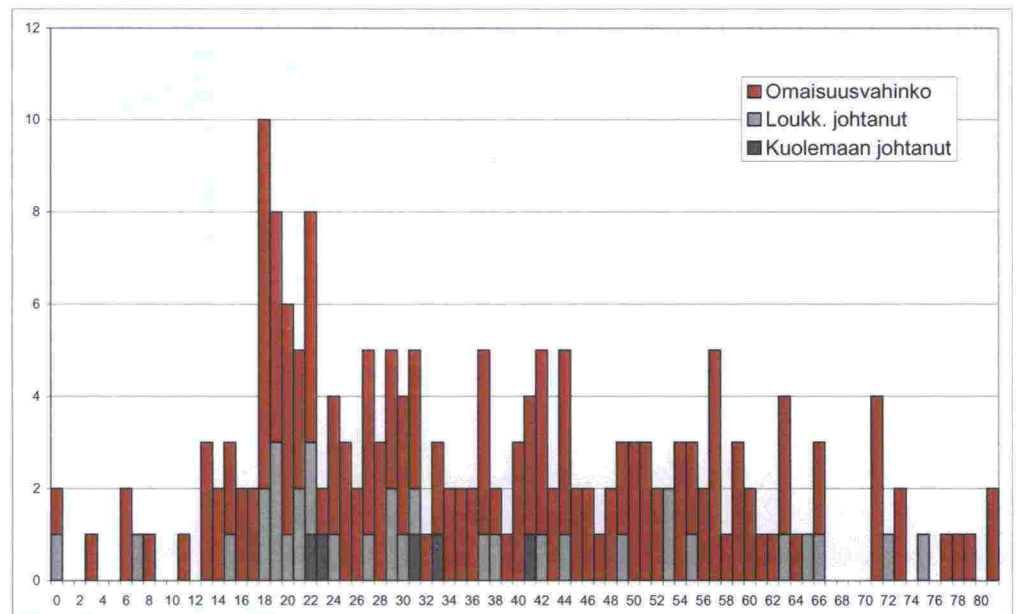
Myös Hämeenkosken onnettomuudet ovat isolta osin yksittäisonnettomuuksia. Hämeenkoskella on sattunut runsaasti kohtaamisonnettomuuksia. Hämeenkoskella onnettomuuksia on sattunut runsaasti viikonloppuisin. Sen sijaan kuukausien välillä ei merkittäviä eroja ole.



Kuva 14.1-2. Onnettomuusluokat vuosina 1997 – 2006.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma noudattelee Hämeenkoskella valtakunnallista ja seudullista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet ovat onnettomuusalttiimpia. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuusmäärät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Alle vuoden ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä syistä johdun voida pitää luotettavana.



Kuva 14.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

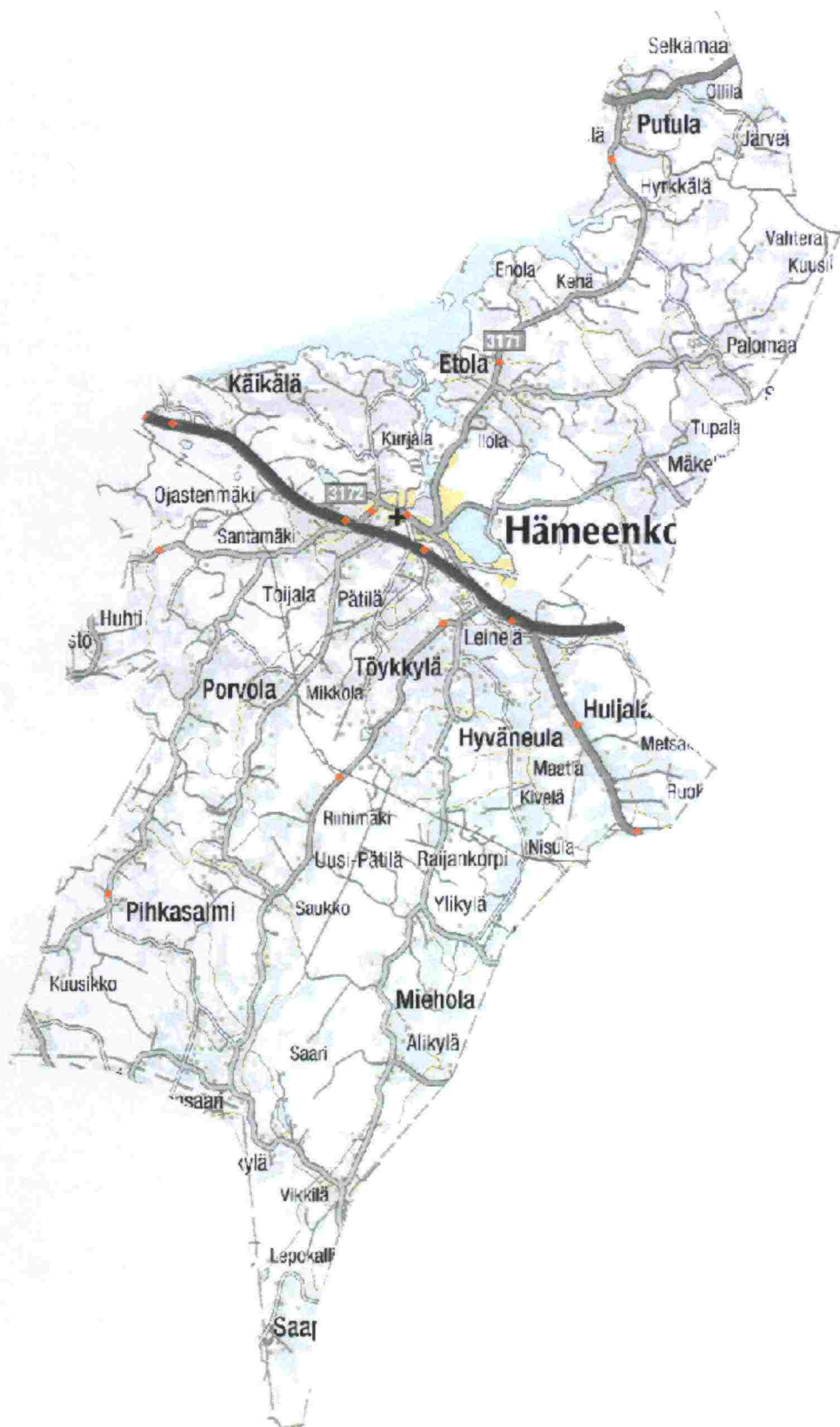
14.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

Onnettomuusaineiston perusteella Hämeenkoskella ei ole ollut erityisiä onnettomuuskausakohtia.

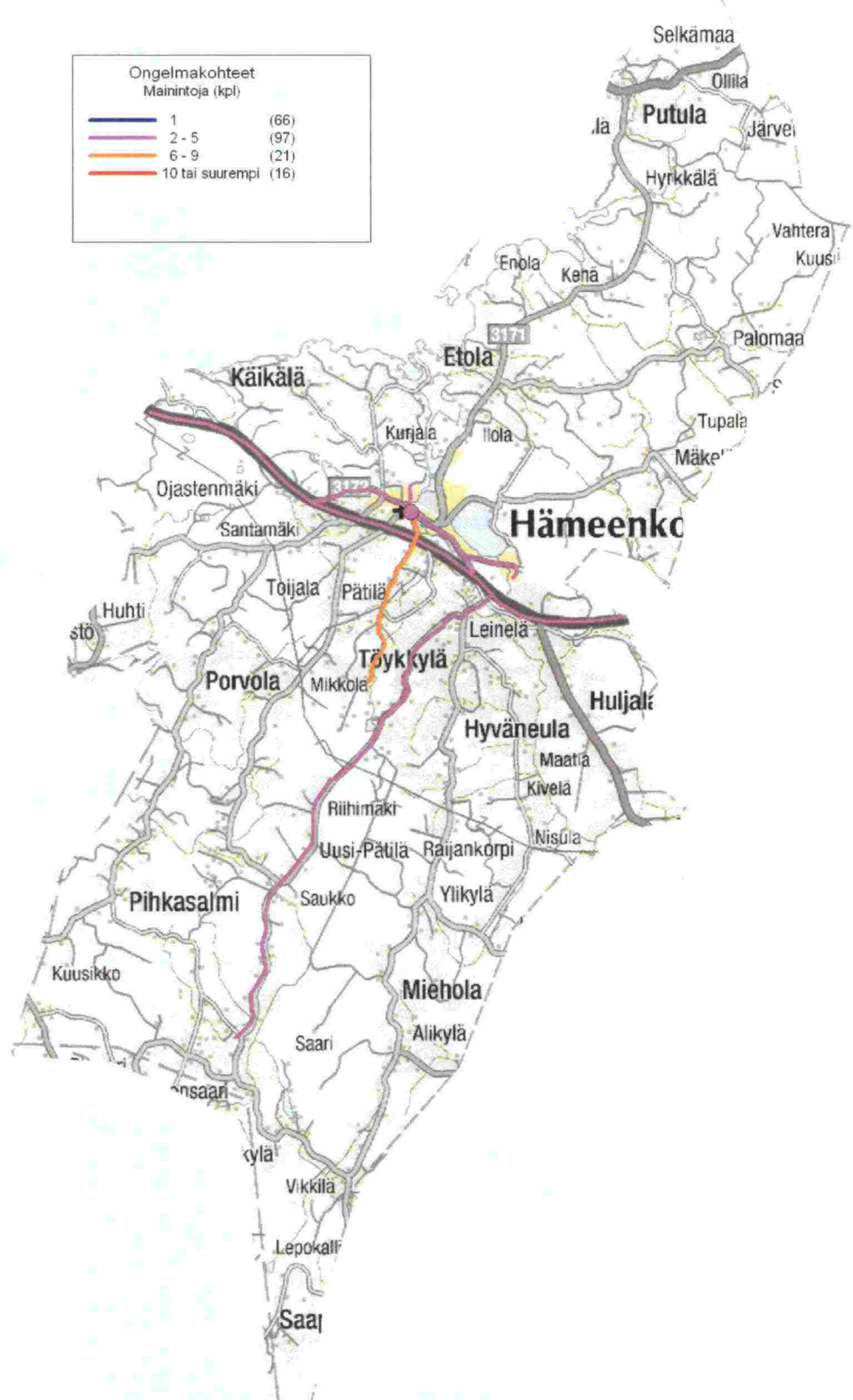
Tienkäyttäjäkyselystä palautetta sai erityisesti Pätiäläntie. Toijalantien liittymän huonojen näkemien lisäksi tienkäyttäjät mainitsivat tietä käytettävän myös läpiajoon kirkonkylälle valtatieltä 12.

Useat tienkäyttäjät kokivat vilkasliikenteistä valtatie 12 vaaralliseksi mm. kevyelle liikenteelle. Myös tielle liittyminen / tieltä poistuminen koettiin ongelmalliseksi.

Hämeenkosken taajamassa kyselyyn vastanneet olivat puuttuneet mm. kevyen liikenteen valaistukseen.



Kuva 14.2-1. Vuosina 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.



Kuva 14.2-2 Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

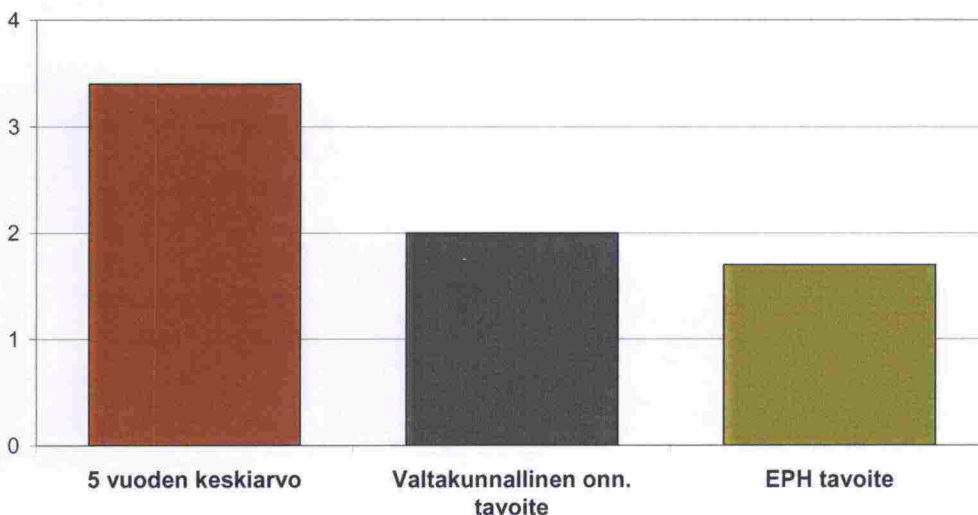


Kuva 14.2-3. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet keskusta-alueella.

14.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksia on Etelä-Päijät-Hämeen alueella tavoitteena vähentää hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuustyötä monella sektorilla. Hämeenkosken osalta työtä on tehtävä erityisesti valtatie 12 turvallisuuden edistämiseksi.



Kuva 14.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Tavoitteiden saavuttamiseksi lähivuosien liikenneturvallisuustyössä on syytä keskittyä:

- Viikonloppuliikenteen turvallisuuteen panostaminen
- Nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen

14.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma

Liikenneturvallisuussuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvatus-, tiedotus- ja tiedotusosion osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Hämeenkoskelle ei ole aikaisemmin laadittu liikenneturvallisuussuunnitelmaa. Hämeenkoski oli kuitenkin mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuutta ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

14.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maastokäyntien perusteella. Ohjelma sisältää

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 0,7 M€. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Tiehallinnon ja kunnan kustannusjako on ohjeellinen ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjakoneuvottelujen perusteella.

Taulukko 14.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitäjän mukaisesti.

Toteutusajankohta	Hämeenkosken kunta	Tiehallinto	Yhteensä
2008-2010	130 000 €	98 500 €	228 500 €
2011-2013	50 000 €	240 000 €	290 000 €
2014-	- €	180 000 €	180 000 €
Yhteensä	180 000 €	518 500 €	698 500 €

Hyvänneulan koululaisten turvallisuutta parannetaan rakentamalla kevyen liikenteen väylä Mieholantielle (mt13873). Kevyen liikenteen väylä ehdotetaan rakennettavaksi myös uuden asuinalueen varteen Kukkolantielle sekä suositulle uimarannan reitille Kaunkorventielle.



Kuva 14.5-1. Kaunkorventietä käytetään paljon virkistystarkoituksessa.

Toimenpideohjelmassa ehdotetaan liittymäjärjestelyjä neljään eri kohteeseen. Keskustien ja Varikkotien liittymän näkymiä parannetaan pensaita leikkaamalla. Koivukujan pystygeometriaa joudutaan tasaamaan näkemien parantamiseksi. Läpikulkua Pätiläntiellä rajoitetaan poistamalla liittymä valtatieltä 12 ja johtamalla liikenne Koskenkartanon kautta. Toijalantien ja Pätiläntien liittymän huonoja näkemiä parannetaan peilin avulla.

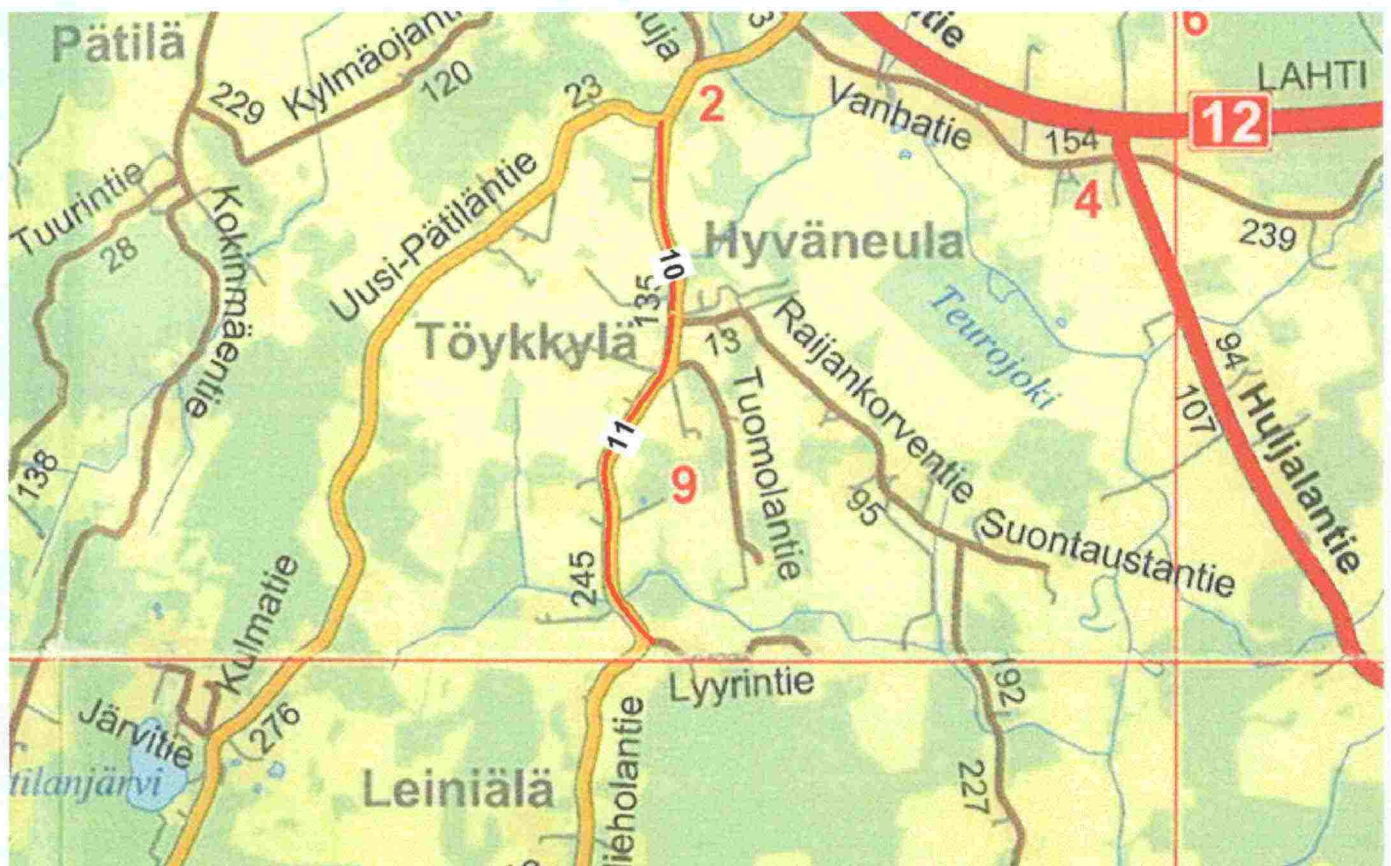
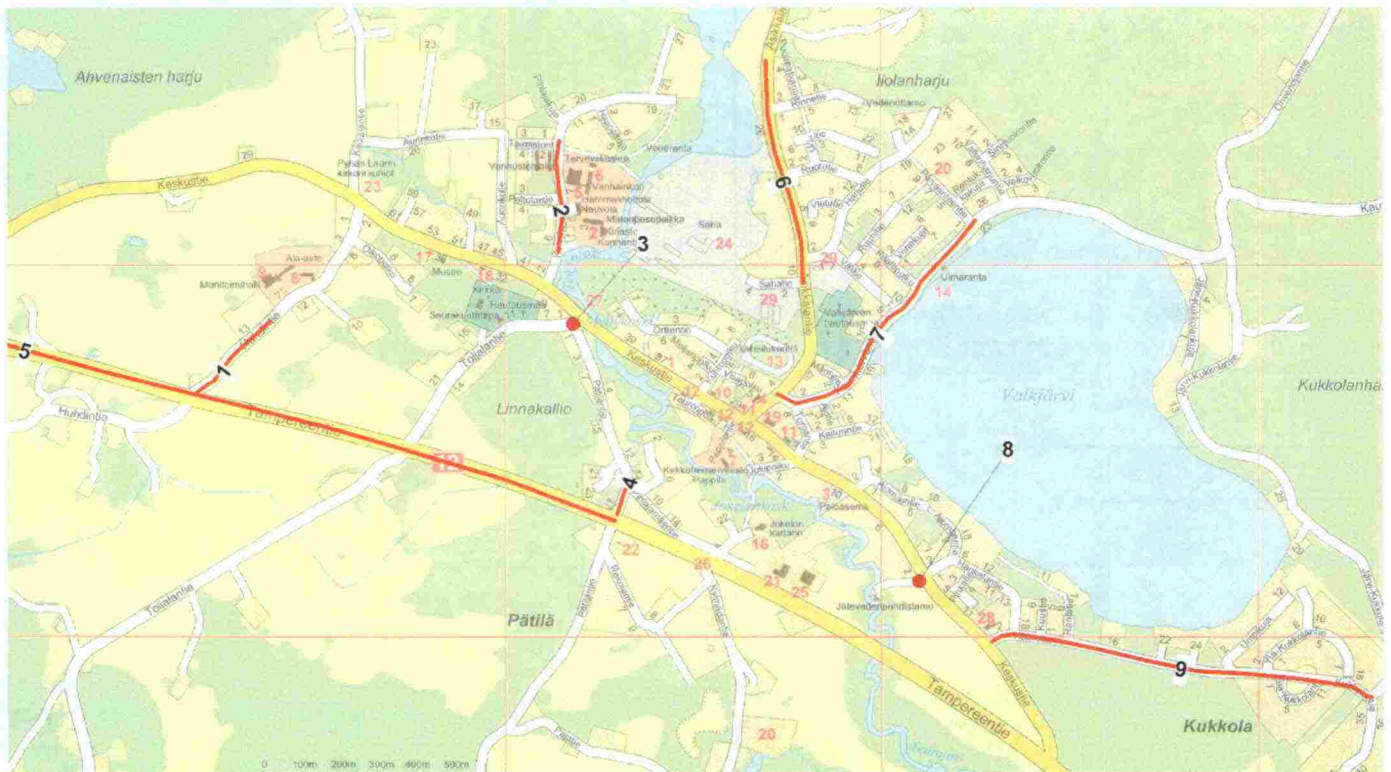


Kuva 14.5-2. Koivukujan pystygeometriaa tasataan näkemien parantamiseksi.

Valaistusta ehdotetaan parannettavaksi Huhdintiellä valtatie 12 ja kirkonkylän koulun välillä, valtatiellä 12 sekä Asikkalantiellä.

Taulukko 14.5-2 Hämeenkosken toimenpide-ehdotukset

ID	Osoite	Tieosoite	Tien-pitäjä	Toimenpide	Kiireel-lisyys	Kust. arv. (€)
1	Huhdintie (V12 - kk-koulu)	13889/1/ 5760-6027	Tiehal-linto	Valaistuksen lisääminen tie-osuudelle	1	12 000
2	Koivukuja		Kunta	Liittymänäkemien parantami-nen kadun pystygeometriaa tasaamalla	2	50 000
3	Toijalantien (mt13883) ja Pätiläntien liittymä	13883/1/30	Tiehal-linto	STOP-merkin asentaminen Pätiläntielle	1	1 000
4	Pätiläntien ja V12 liittymä	12/218/ 2180	Tiehal-linto	Liittymän katkaisu, ajoneuvo-liikenteen ohjaaminen Pihla-jamäentien kautta	1	5 000
5	V12 (Ojastenmäki-Pätiläntie)	12/217/ 6000-12/218/ 2170	Tiehal-linto	Valaistuksen lisääminen	1	80 000
6	Asikkalantie	3171/1/ 440/ 1040	Tiehal-linto	Valaistuksen parantaminen kevyen liikenteen väylällä	2	15 000
7	Kaunkorventie (Asikkalantie-uimaranta)	14063/1/0-760	Tiehal-linto	Kevyen liikenteen väylän ra-kentaminen (0,8 km)	2	120 000
8	Keskustien ja Varikkotien liittymä	3172/1/ 3320	Tiehal-linto	Liittymänäkemien parantami-nen pensaita leikkaamalla	1	500
9	Kukkolantie		Kunta	Kevyen liikenteen väylän ra-kentaminen (1,0 km)	1	130 000
10	Mieholantie (mt13873, välillä Vanhatie-Raijakorventie)	13873/1/ 750-1400	Tiehal-linto	Kevyen liikenteen väylän ra-kentaminen (0,7 km)	2	105 000
11	Mieholantie (mt13873, välillä Raijakorventie-Lyyrintie)	13873/1/ 1400-2600	Kunta	Kevyen liikenteen väylän ra-kentaminen (1,2 km)	3	180 000



14.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuusryhmään. Liikenneturvallisuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahojen roolit kunnan liikenneturvallisuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuu työn ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6.

Liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja hallintokuntia. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuusryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kukin liikenneturvallisuusryhmän jäsen vastaa oman vastuualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuustyöstä Liikenneturvallisuusryhmälle. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuusryhmän vuosirytmä voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikennenympäristön parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuustyön teemat tulevalle vuodelle

15 KÄRKÖLÄ

Tämä on Kärkölen kunnan osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuustyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuusryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kunnan alueella toimivat eri hallinto-kuntien yksiköt.

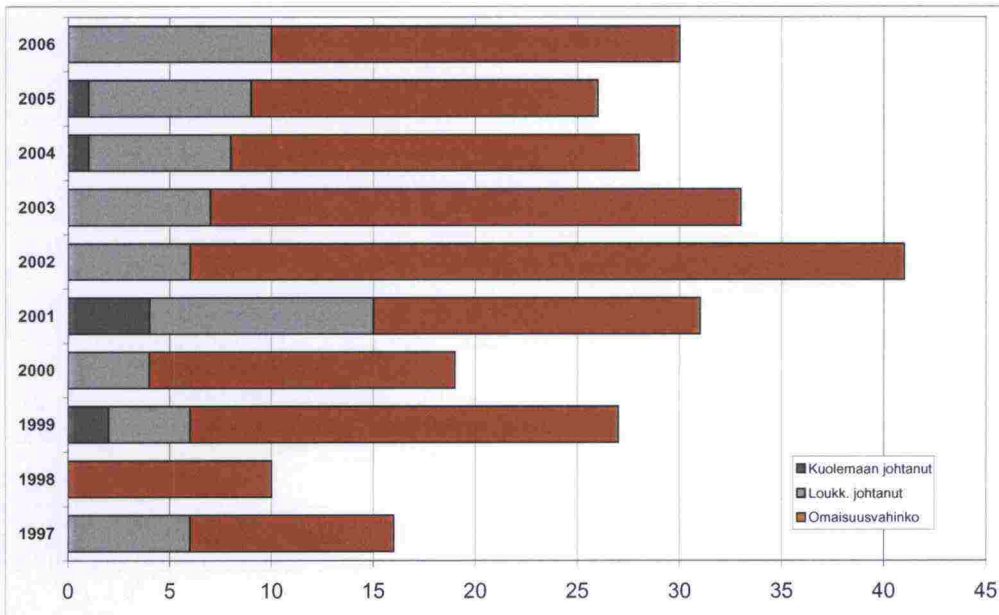
Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kunnan alueelta. Liikenneympäristön parantaminen ei voi olla. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuustyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

15.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

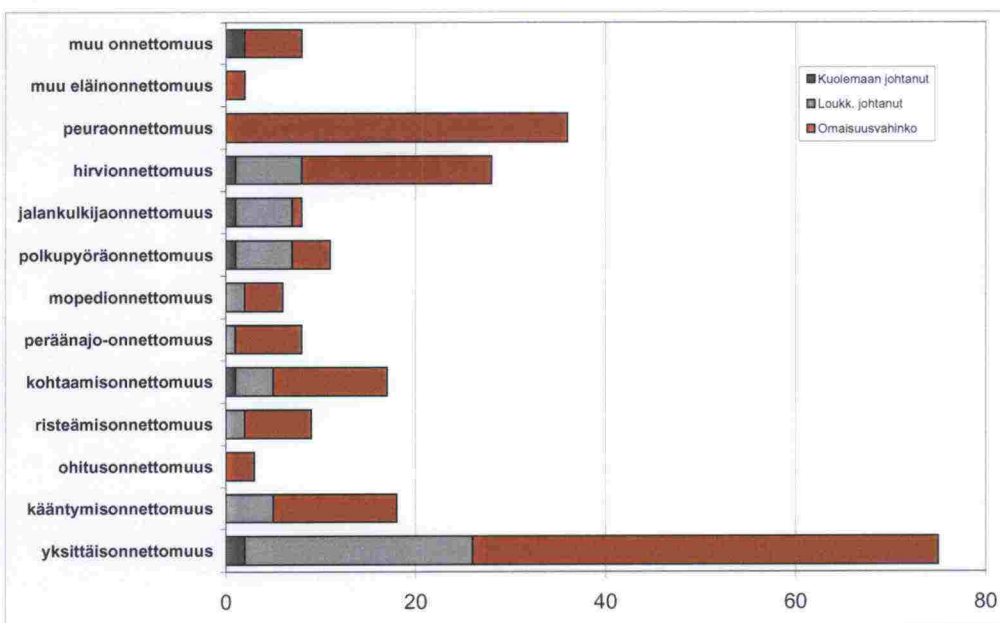
Onnettomuusselvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuustietoihin. Tässä selvityksessä on käytetty vuosina 1997 – 2006 maanteillä sekä kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuuksia.

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on Kärkölässä ollut viime vuosina kasvussa. Heikoin vuosi henkilövahingoissa oli kuitenkin 2001, jolloin sattui 15 henkilövahinko-onnettomuutta.



Kuva 15.1-1 Onnettomuudet 1997 - 2006

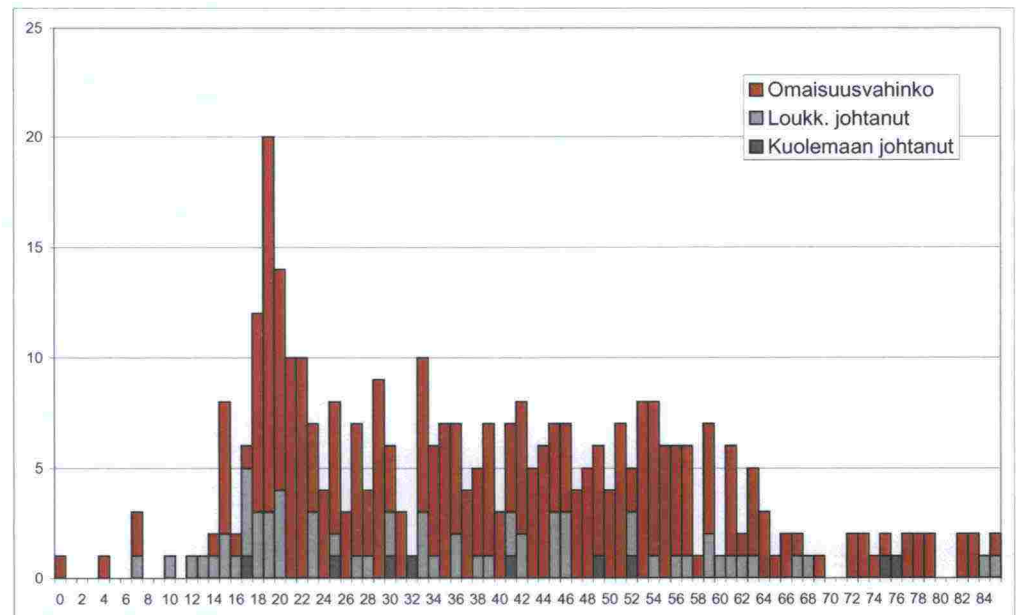
Kärkölän liikenneonnettomuuksissa suurin luokka ovat yksittäisonnettomuudet. Seudun kuntiin verrattuna Kärkölässä on sattunut runsaasti vakavia kevyen liikenteen onnettomuuksia ja runsaasti henkilövahinkoon johtaneita hirtvionnettomuuksia. Kärkölässä onnettomuudet ovat keskittyneet muita kuntia runsaammin loppusyksyyn. Erityisesti loka-joulukuu ovat olleet vaarallisia tieliikenteessä.



Kuva 15.1-2 Onnettomuusluokat 1997 - 2006

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma noudattelee Orimattilassa valtakunnallista ja seudullista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet ovat onnettomuusalttiimpia. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuusmäärät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Alle vuoden ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä syistä johtuen voida pitää luotettavana.



Kuva 15.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

15.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

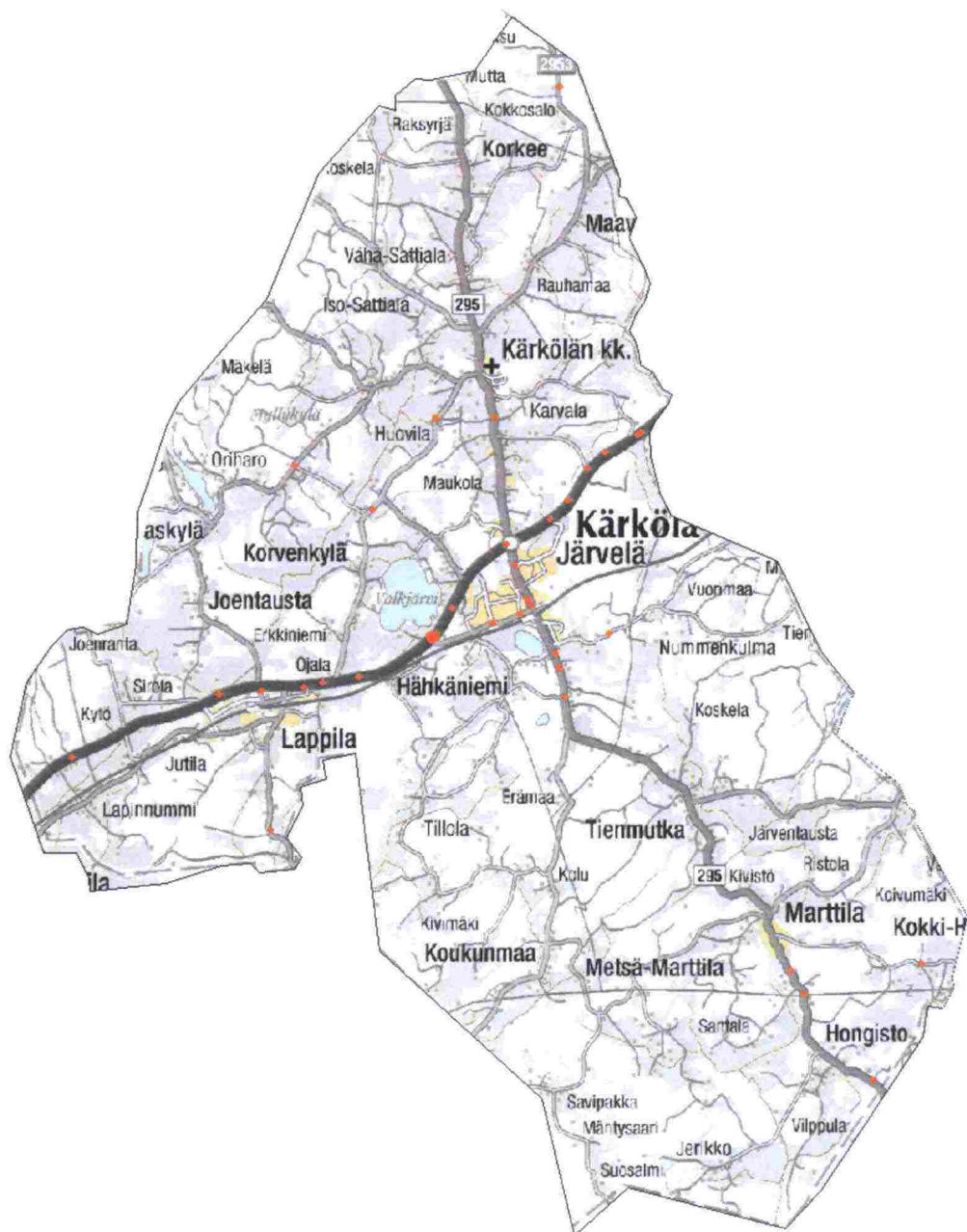
Onnettomuusaineiston perusteella ongelmallisimpia paikkoja ovat olleet:

- Kantatie 54: Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tien liikennemäärään (onnettomussaste) sekä pituuteen (onnettomuustiheys) nähden.
- Kantatien 54 ja Hähkäniementien liittymä: loukkaantumiseen johtanut moottoriajoneuvoliikenneonnettomuus sekä kuolemaan johtanut polkupyöraonnettomuus.
- Suhteellisen paljon kevyen liikenteen onnettomuuksia Järveläntiellä ja Hähkäniementiellä.

Tienkäyttäjäkyselyssä mainintoja saivat Järveläntie liittymineen. Erityisesti S-marketin liittymää pidettiin ruuhkaisena. Ajoradan sijainti kevyen liikenteen väylää korkeammalla aiheuttaa myös vaaratilanteita kadunylitystilanteissa.

Lahti-Riihimäki rautatie halkoo Järvelän taajamaa. Rautatien ylittäminen samassa tasossa on aiheuttanut tienkäyttäjäkyselyn perusteella vaaratilanteita.

Kirkonkylässä palautetta annettiin mm. Lappilantien ja Myllykyläntien liittymän oudosta muotoilusta ja huonoista näkemistä.



Kuva 15.2-1. 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.



Kuva 15.2-2 Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

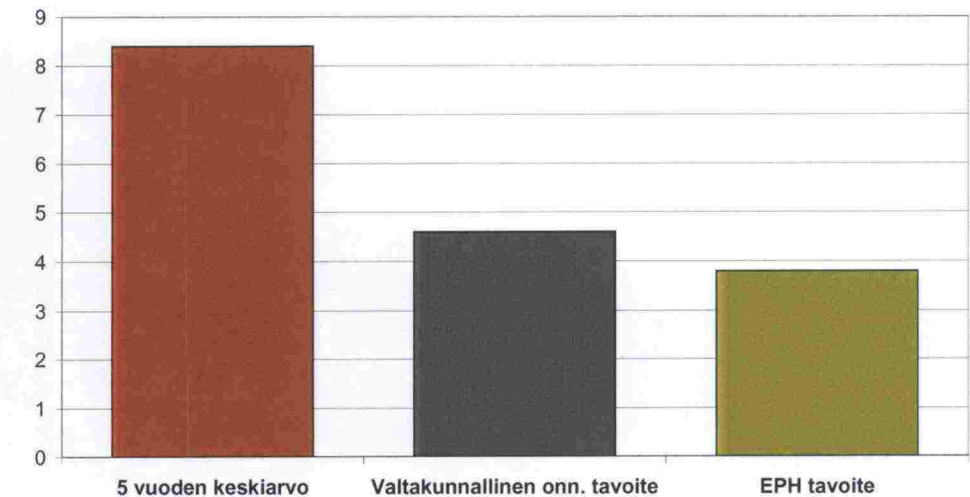


Kuva 15.2-3 Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet keskusta-alueella.

15.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksia on Etelä-Päijät-Hämeen alueella tavoitteena vähentää hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuustyötä monella sektorilla.



Kuva 15.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Tavoitteiden saavuttamiseksi lähivuosien liikenneturvallisuustyössä on syytä keskittyä:

- Eläinonnettomuuksien vähentäminen
- Liikkumisen turvallisuus syksyllä
- Kevyen liikenteen turvallisuuden edistäminen

15.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma

Liikenneturvallisuussuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvatus-, tiedotus- ja tiedotusosion osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Kärkölään ei ole aikaisemmin laadittu liikenneturvallisuussuunnitelmaa. Kärkölä oli kuitenkin mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuutta ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

15.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maastokäyntien perusteella. Ohjelma sisältää:

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Uutta kevyen liikenteen väylää ehdotetaan rakennettavaksi Riihimäentielle (kt 54) Lappilan taajamasta Järvelän taajamaan. Nykyistä Hähkäniementien maalauksella erotettua kevyen liikenteen väylä korotetaan.



Kuva 15.5-1. Hähkäniementien kevyen liikenteen väylään parannetaan.

Kadunylityksiä parannetaan kahdessa kohteessa. Kouluntien suojatietä korotetaan Karenintien kohdalla ajoneuvoliikenteen nopeuksien laskemiseksi. Järveläntien kevyen liikenteen väylää korotetaan S-marketin kohdalla näkemien parantamiseksi kadunylityksessä.



Kuva 15.5-2. Järveläntien kevyen liikenteen väylää korotetaan.

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 1,0 M€. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Kustannusjaot ovat ohjeellisia ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjako-neuvottelujen perusteella.

Taulukko 15.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitä mukaisesti.

Toteutusajankohta	Kärkölän kunta	Tiehallinto	RHK	Yhteensä
2008-2010	4 000 €	76 000 €	50 000 €	130 000 €
2011-2013	- €	400 000 €	- €	400 000 €
2014-	- €	440 000 €	- €	440 000 €
Yhteensä	4 000 €	916 000 €	50 000 €	970 000 €

Toimenpideohjelmassa ehdotetaan liittymäjärjestelyjä kahteen eri kohteeseen. Kirkonkylässä parannetaan Myllykyläntien (mt 13869) ja Lappilantien (mt 13870) liittymänäkemiä suuntausta ja tasausta muuttamalla. Järvelän taajamassa Mäntsäläntien (mt 295) ja Karenintien liittymää kavennetaan. Liittymän kaventaminen lyhentää samalla myös Karenintien ylittävää suojatietä.

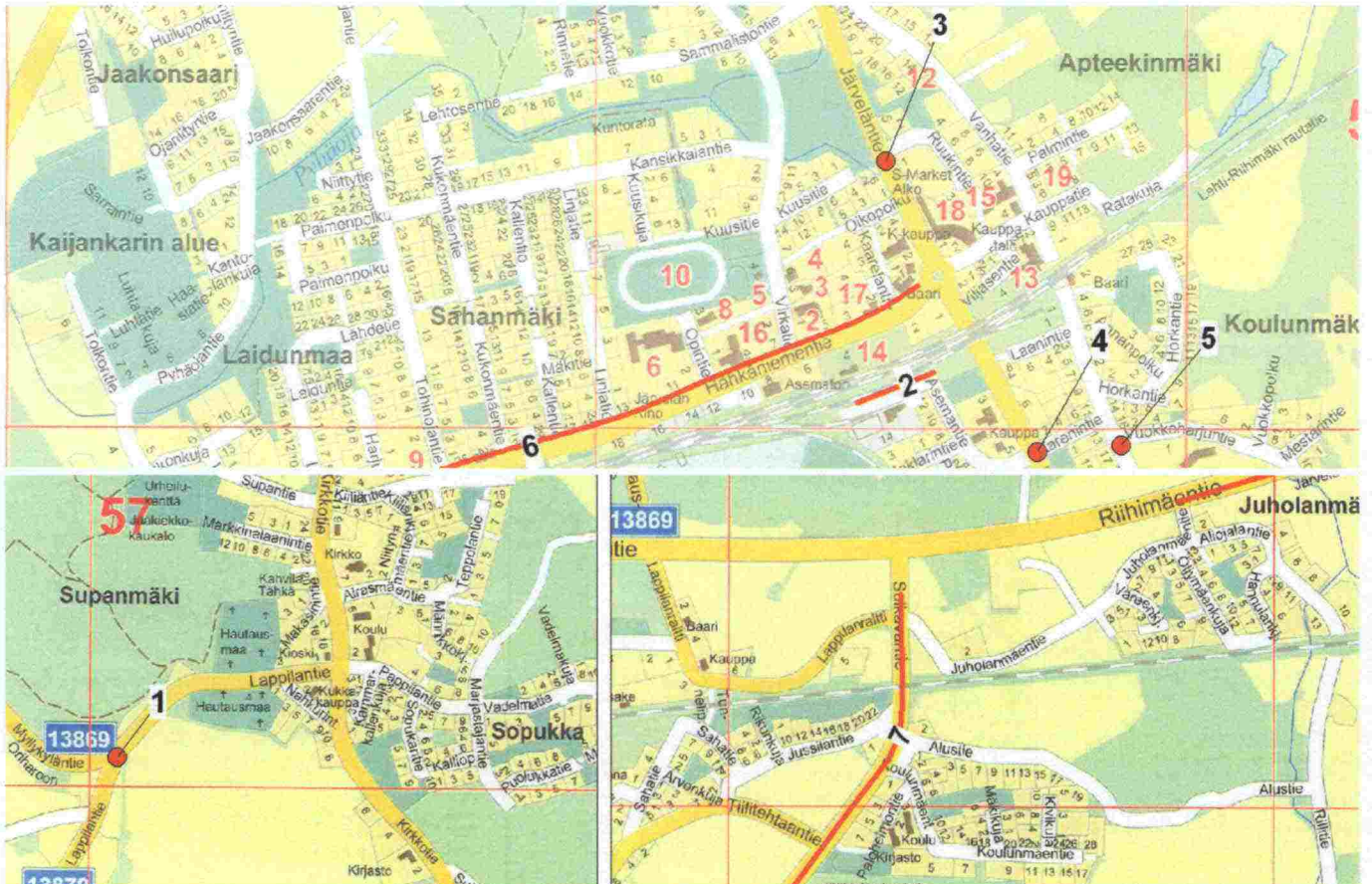


Kuva 15.5-3. Lappilantie on nykyisin kaksiahaarainen.

Radan ylittäminen tasossa Järvelän aseman kohdalla estetään rakentamalla aita ratapiha-alueelle. Koulunmäen kohdan nopeusrajoitusta lasketaan nykyisestä 50 kilometristä 40 kilometriin tunnissa.

Taulukko 15.5-2. Kärkölän toimenpide-ehdotukset

Osoite	Tie-osoite	Tienpitäjä	Toimenpide	Kiireellisyys	Kust. arv. (€)
Myllykylän- (mt13869) ja Lappilantien (mt 13870) liittymä	13870/1/7360	Tiehallinto	Liittymän uudelleenmuotoilu	1	40 000
Asemantie (Radan kohta)		RHK	Ratapihan aitaaminen ja radan ylittävän ylikulkusillan rakentaminen	1	50 000
Järveläntie (S-marketin kohta)	295/4/200	Kunta/Tiehallinto	Näkemien parantaminen nostamalla kevyen liikenteen väylää	1	10 000
Mäntsäläntien (mt295) ja Karenintien liittymä	295/3/7790	Tiehallinto	Liittymän uudelleenmuotoilu (mm. Karenintien suojatie)	1	25 000
Kouluntie (Karenintien kohta)		Kunta	Suojatien korottaminen	1	4 000
Hähkäniementie	13872/1/0-2295	Tiehallinto	Nykyisen maalauksella erotetun kevyen liikenteen väylän korottaminen	2	400 000
Sulkavantie (Koulunmäen kohta)	1431/3/3430-4137	Tiehallinto	Nykyisen 50 km/h laskeminen 40 km:iin tunnissa	1	1 000
Riihimäentie (Kt54, välillä Juholanmäentie - Hähkäniementie)	54/16/960-3810	Tiehallinto	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (2,9 km)	3	440 000



15.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuusryhmään. Liikenneturvallisuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahojen roolit kunnan liikenneturvallisuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuu työn ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6.

Liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja hallintokuntia. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuusryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kukin liikenneturvallisuusryhmän jäsen vastaa oman vastuualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuustyöstä Liikenneturvallisuusryhmälle. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuusryhmän vuosirytmä voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikenneympäristön parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuustyön teemat tulevalle vuodelle

16 LAHTI

Tämä on Lahden kaupungin osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuustyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kaupungin liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuusryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kaupungin alueella toimivat eri hallintokuntien yksiköt.

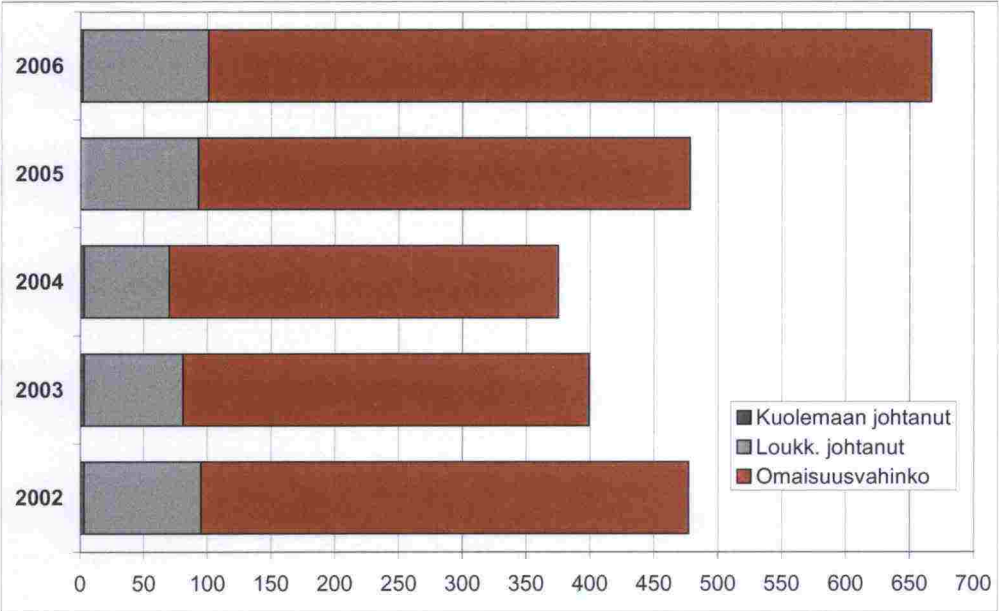
Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kaupungin alueelta. Liikenneympäristön parantaminen ei voi olla. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuustyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

16.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

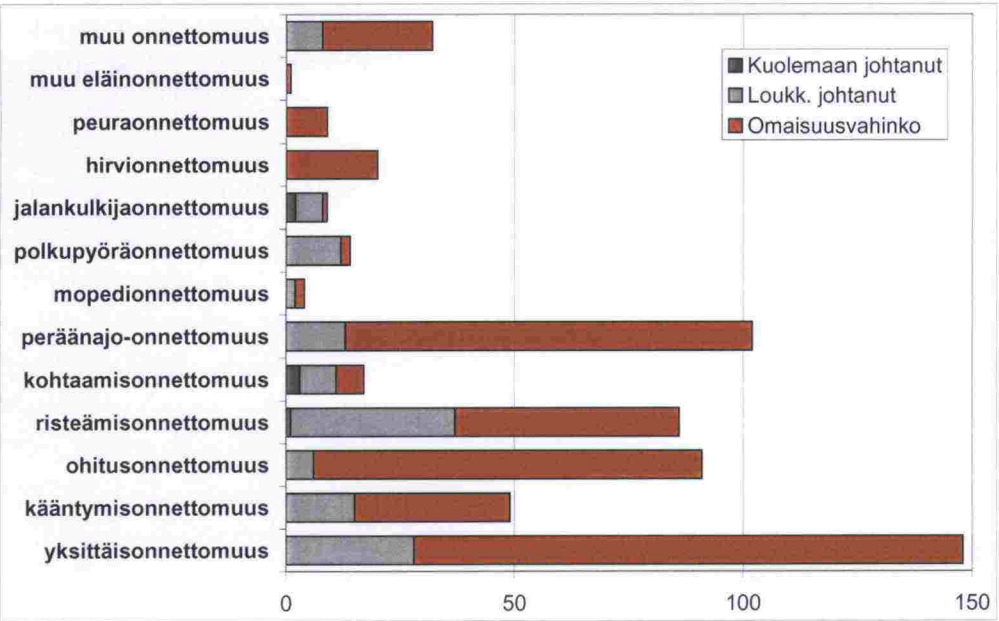
Onnettomuusselvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuustietoihin. Lahden onnettomuusluokkatiedoista puuttuu runsaasti tietoja varsinkin vuosilta 1997–2001, sillä alle puoleen onnettomuuksista on kirjattu onnettomuusluokka. Tulosten luotettavuuden parantamiseksi tässä selvityksessä on käytetty Lahden kaupungin osalta viiden vuoden aikajaksoa (2002–2006).

Onnettomuusmäärien mukaan varsinkin vuonna 2006 on sattunut runsaasti onnettomuuksia. Suhteellisesti eniten ovat lisääntyneet omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet.



Kuva 16.1-1. Onnettomuudet 2002–2006.

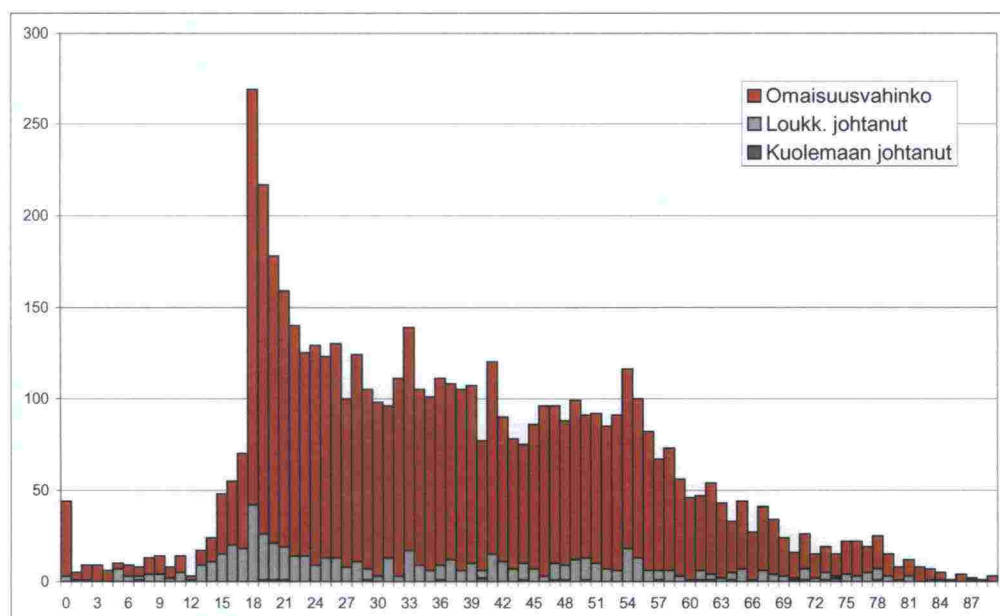
Kirjaamattomista onnettomuuksista iso osa on sattunut pysäköintialueilla. Varsinkin parkkihalleissa ja isojen markettien pysäköintialueilla on sattunut paljon onnettomuuksia, jotka toki ovat vain omaisuusvahinko-onnettomuuksia. Lahdessa on sattunut paljon taajamaliikenteelle ominaisia risteämis-, peräänajo- ja kääntymisonnettomuuksia. Kesäkuukaudet ovat vaarallisimpia Lahden liikenteessä.



Kuva 16.1-2. Onnettomuusluokat 2002 – 2006.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma noudattelee Lahden kaupungin osalta valtakunnallista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet ovat onnettomuusalttiimpia. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuusmäärät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Alle vuoden ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä syistä johtuen voida pitää luotettavana.



Kuva 16.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

16.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

Onnettomuusaineiston perusteella ylivoimaisesti suurin osa henkilövahinkoonnettomuuksista on sattunut Lahden katuverkolla. Katuverkon ongelmallisimpia paikkoja ovat olleet:

- Aleksanterinkadun liittymät: paljon loukkaantuneita jalankulkijoita
- Vesijärvenkatu: paljon onnettomuuksia liittymissä
- Lahdenkadun ja Hirsimetsäntien liittymä

Maantieverkolla onnettomuusalttiita väyliä ovat olleet Hämeenlinnantie (V12) ja Vääksyntie (V24). Eniten henkilövahinkoonnettomuuksia on sattunut valtatiellä 12 Viipurintien ja Keskussairaalan kadun liittymissä. Liikennemäärään suhteutettuna valtatie 24 tilanne on kuitenkin huonompi. Onnettomuustiheys on molemmilla väylillä suuri.

Onnettomuuksia on sattunut merkittävästi myös parkkipaikoilla. Onnettomuusaineiston puutteellisuudesta johtuen näitä kohteita ei ole saatu paikannettua. Suurin osa pihoissa ja parkkipaikoilla sattuneista onnettomuuksista on ollut kuitenkin seurauksiltaan lieviä.

Tienkäyttäjäkyselyn perusteella pahimpia paikkoja ovat olleet:

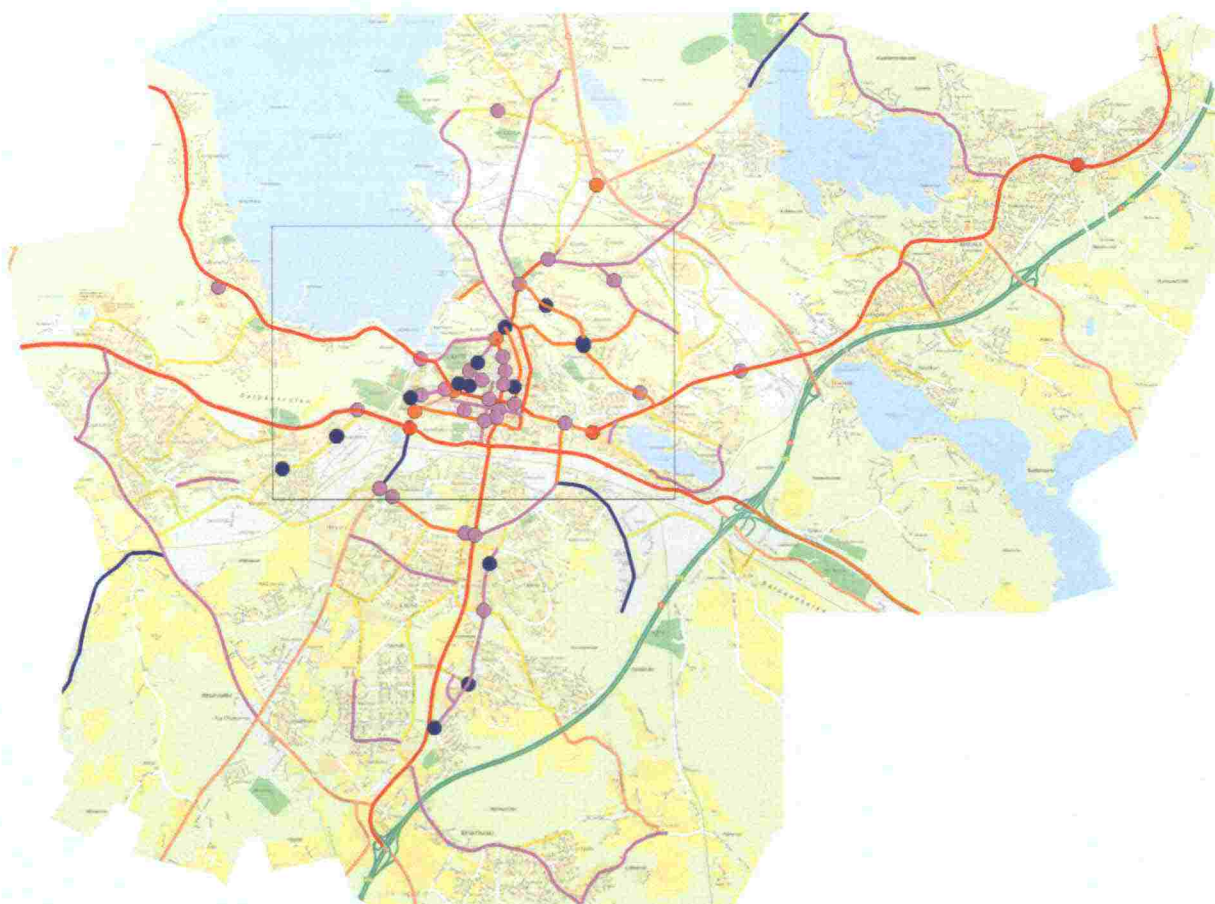
- Valtatie 12 liittymineen
- Mytjäisten liittymä (V12/mt 140)
- Aleksanterinkatu
- Ahtialantie liittymineen



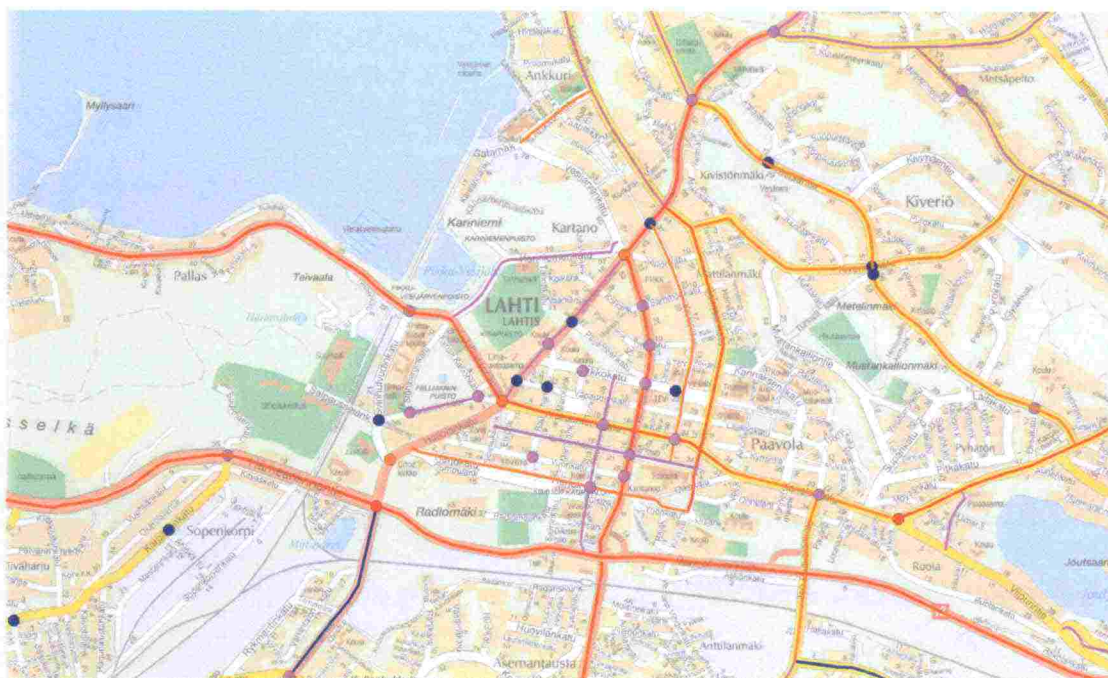
Kuva 16.2-1. 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.



Kuva 16.2-2. 1997–2006 tapahtuneet Heva –onnettomuudet keskusta-alueella.



Kuva 16.2-3. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

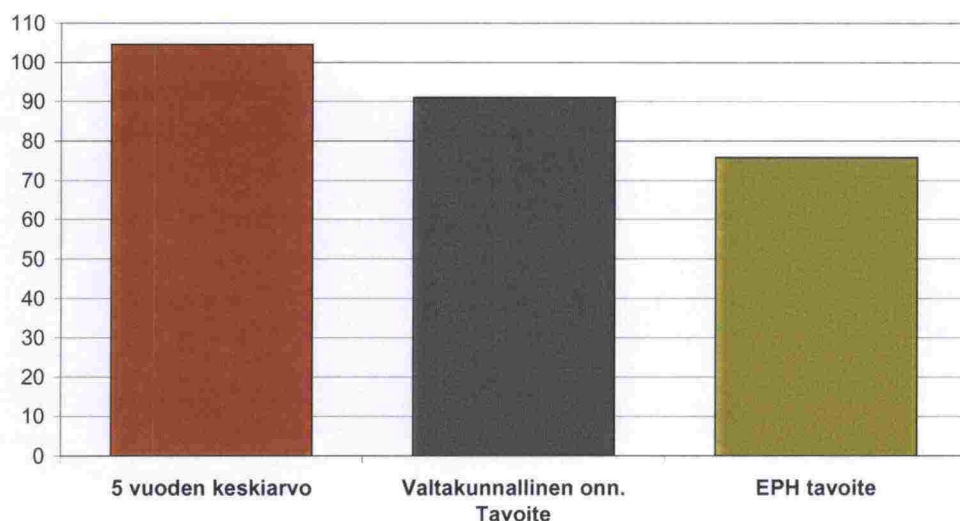


Kuva 16.2-4 Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet keskusta-alueella.

16.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksia on Etelä-Päijät-Hämeen alueella tavoitteena vähentää hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuustyötä monella sektorilla.



Kuva 16.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Liikennemäärän kasvun ja kaupungin koon vuoksi Lahden liikenneturvallisuuksuustavoitteiden saavuttaminen on haastavaa ja vaatii työtä kaikilla tasoilla. Onnettomuusanalyysin perusteella liikenneturvallisuuksuustyössä on syytä keskittyä erityisesti:

- Nuorten liikenneturvallisuuksuustyö
- Risteyksissä ja kaupunkialueella liikkumisen turvallisuus
- Kevyen liikenteen, erityisesti pyöräilyn turvallisuus

16.4 Aikaisempi liikenneturvallisuuksuunnitelma

Liikenneturvallisuuksuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvat-, tiedotus- ja valistuksen osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Lahden edellinen liikenneturvallisuuksuunnitelma on vuodelta 1997 (Lahden kaupunkiseudun liikenneturvallisuuksuunnitelma, LASE 2010). Lahti oli lisäksi mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuuksuutta ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

16.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maastokäyntien perusteella. Ohjelma sisältää

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Toimenpideohjelmassa esitetään yhteensä 35 parannusehdotusta. Näistä 14 ehdotusta on suurempia rakennushankkeita ja 21 ehdotusta pieniä toimenpiteitä. Toteuttajana on useimmiten kaupunki.

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 4,3 M€. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Tiehallinnon ja kunnan kustannusjako on ohjeellinen ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjako-neuvottelujen perusteella.

Taulukko 16.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitäjän mukaisesti.

Toteutusajankoh- ta	Lahden kaupunki	Tiehallinto	Yhteensä
2008-2010	1 885 500 €	474 000 €	2 359 500 €
2011-2013	326 000 €	1 580 000 €	1 906 000 €
2014-	- €	- €	- €
Yhteensä	2 211 500 €	2 054 000 €	4 265 500 €

Suurimpana toimenpiteenä ohjelmaan on kirjattu eteläisen kehätien rakentaminen. Valtatie 12 on esitetty rakennettavaksi kokonaan uuteen paikkaan ns. eteläisenä kehätienä Hollolan Soramäen ja valtatie 4 välillä. Liikenteen siirtymässä kehätielle ongelmat vanhalla valtatiellä 12 vähenevät.



Kuva 16.5-1. Nykyisen valtatie 12 läpikulkuliikenne vähenee eteläisen kehätien valmistuttua.

Suurempia kevyen liikenteen parantamistoimenpiteitä on ehdotettu 6 kappaletta. Uusia kevyen liikenteen väyliä ehdotetaan Jalkarannantielle ja Sipuran paikallistielle. Jalkarannantielle tehdään puuttuva kevyen liikenteen väylän osuus ns. Köllin mutkaan ja tulevaisuudessa tutkitaan jalkakäytävien leventämismahdollisuuksia kadun ahtaimmalla osuudella välillä Rullakatu - Tapanilankatu.

Tapparankadulle rakennetaan kaksi alikulkua helpottamaan koululaisten kadunylitystä. Aleksanterinkadun liikennettä rauhoitetaan muuttamalla siitä osa kävely- ja joukkoliikennekaduksi.



Kuva 16.5-2. Tapparankadulle rakennetaan kaksi alikulkua.

Ohjelmassa esitetyt pienet toimenpiteet ovat kevyempiä ja nopeammin toteutettavissa. Yleisin toimenpide on kadunylityksen parantaminen keskisaarekkeen avulla. Liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä (mm. hidasteet) on myös ehdotettu useampaan kohteeseen. Tarkempi listaus toimenpide-ehdotuksista on esitetty taulukossa 16.5-1.

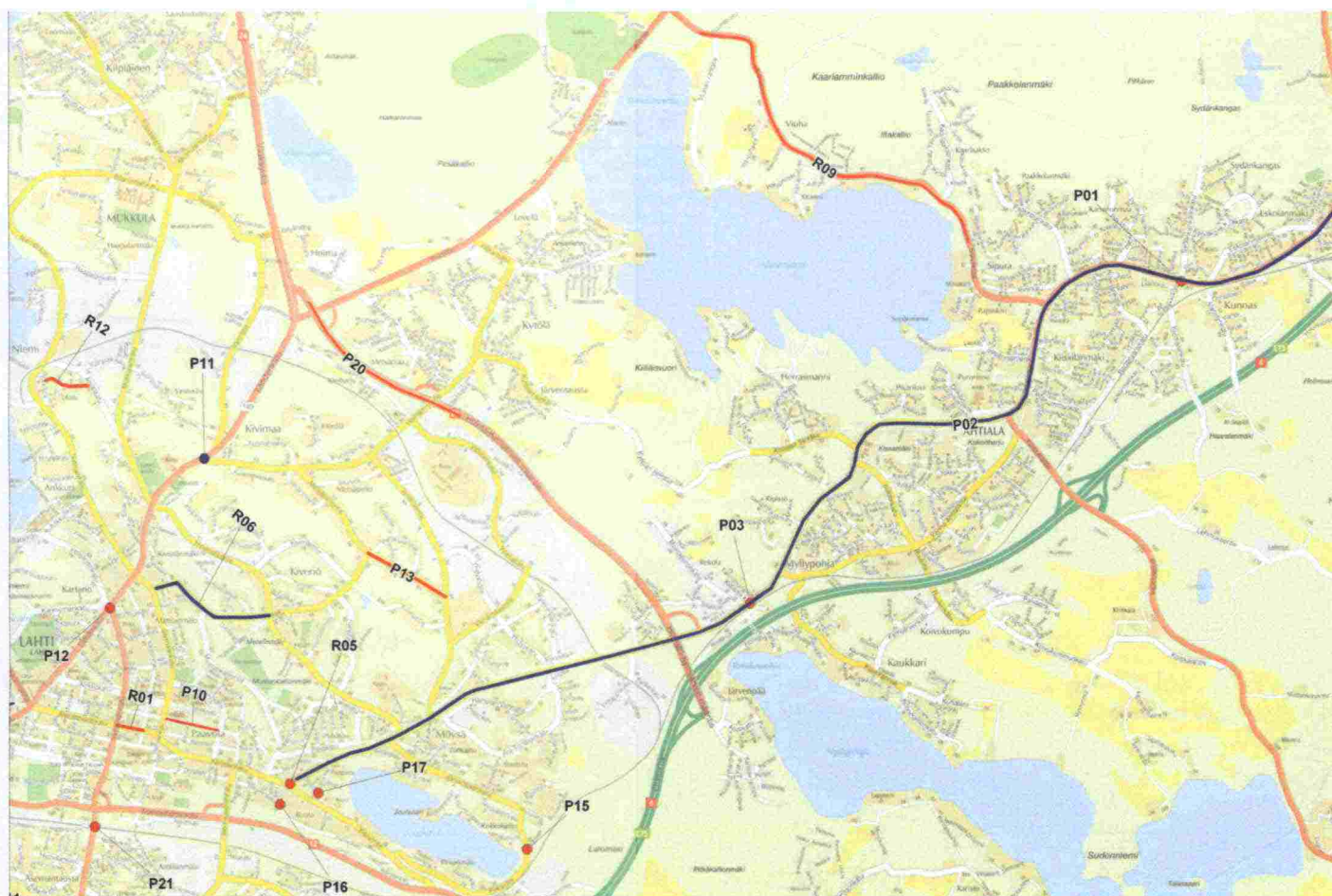


Kuva 16.5-3. Ahtialantien kadunylityksiin rakennetaan keskisaarekkeet.

Taulukko 16.5-1. Lahden toimenpide-ehdotukset

RAKENNUSHANKKEET						
ID	Osoite	Tieosoite	Tienpi- tää	Toimenpide	Kiireel- isyys	Kust. arv. (€)
R1	Aleksanterinkatu (Vesi- järvenkatu-Kauppakatu)		Kaupunki	Kävely- ja joukkoliikennekadun raken- taminen	1	500 000
R2	Jalkarannatie (Myllysaa- renkatu - Monontie)		Kaupunki	Kevyen liikenteen väylän rakentami- nen	1	75 000
R3	Jalkarannatie (Rullaka- tu-Tapanilankatu)		Kaupunki	Jalkakäytävien leventäminen	2	100 000
R4	Jalkarannatien ja Rulla- kadun liittymä		Kaupunki	Näkemien parantaminen liittymää siir- tämällä, kiertoliittymän rakentaminen	1	320 000
R5	Karjalankadun, Ahtialan- tien ja Viipurintien liitty- mä		Kaupunki	Kiertoliittymän rakentaminen	1	200 000
R6	Kiveriönkatu, Saimaan- katu-Hirsimetsäntie		Kaupunki	Nopeuksien hillitseminen ajorataa ka- ventamalla, kevyen liikenteen väylän leventäminen, suojateiden parantami- nen keskisaarekkeilla	2	70 000
R7	Nastolantien ja Kujalan- kadun liittymä	312/1/ 840	Tiehal- linto	Kiertoliittymän rakentaminen	1	200 000
R8	Pohjoisen Liipolankadun ja Ostoskadun liittymä		Kaupunki	Kiertoliittymän rakentaminen	1	200 000
R9	Sipurantie (Jumperinniit- ty - Kaarlaaksonkatu)	14086/1/ 1650- 2600	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän rakentami- nen (1,0 km)	1	170 000
R10	Sipurantie (Viuhan Ran- tatie - Jumperinniitty)	14086/1/ 350-1650	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän rakentami- nen (1,3 km)	2	230 000
R11	Tapparakadun ja Keiju- tien liittymä		Kaupunki	Alikulun rakentaminen (4-kaistaistami- nen yhteydessä)	1	150 000
R12	Tapparakatu, Lähteen- polun ylityspaikka		Kaupunki	Alikulun rakentaminen (4-kaistaistami- nen yhteydessä)	1	150 000
R13	Tietotie		Kaupunki	Nopeuksien hillitseminen ajorataa ka- ventamalla ja suojateitä korottamalla	1	30 000
R14	Uudenmaankatu (Pohj. Liipolankatu-Renkomä- ki)	167/1/ 2700- 5700	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän rakentami- nen ajoradan 4-kaistaistamisen yhte- ydessä)	2	450 000
R15	Orimattilankatu (Ämmä- läntie-Pennala)	11845/1/ 1168- 11845/3/ 1290	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän rakentami- nen (3,9 km)	2	600 000
R16	Lahdenkatu ja Heinlam- mintien liittymä		Kaupunki	Liittymän uudelleenmuotoilu	2	150 000
R17	Savontie (Takkulantie- Heinlammi)	140/24/ 3285- 140/25/ 1800	Tiehal- linto	Kevyen liikenteen väylän rakentami- nen (2,0 km)	2	300 000
R18	Valtatie 12		Tiehal- linto	Eteläisen kehätien rakentaminen	2	-

PIENET TOIMENPITEET						
ID	Osoite	Tieosoite	Tienpi- tätä	Toimenpide	Kiireel- isyys	Kust. arv. (€)
P1	Ahtialantie		Kaupunki	Kadunylitysten parantaminen keski- saarekkeita lisäämällä / leventämällä	2	6 000
P2	Ahtialantie Kunnaksen koulun kohdalla, (Pysä- kikatu-Alaniitynkatu)		Kaupunki	Keskisaarekkeen rakentaminen ja ny- kyisen leventäminen	1	40 000
P3	Ahtialantien ja Kiiliäis- vuorenkadun liittymä		Kaupunki	Liittymänäkemien raivaaminen	1	500
P4	Erviänkadun ja Riihipo- lun risteys		Kaupunki	Nopeuksien hillitseminen kevyen lii- kenteen ylityspaikassa heikkojen nä- kemien takia rakentamalla korotettu suojatie	1	6 000
P5	Eteläisen ja Pohj. Liipo- lankadun suojatiet		Kaupunki	Kadunylitysten parantaminen keski- saarekkeita lisäämällä (5 kpl) ja nope- usrajoituksen merkitseminen päälly- teeseen)	1	30 000
P6	Ilonankatu		Kaupunki	Nopeuksien hillitseminen hidasteilla (2 kpl)	1	12 000
P7	Jalkarannantie, Kanko- lankadun ja Kiikkulanka- dun liittymät		Kaupunki	Aidan asentaminen Jalkarannantien ylitysten estämiseksi ja alikulun käy- tön tehostamiseksi	1	3 000
P8	Jyrkänkatu		Kaupunki	Nopeuksien hillitseminen hidasteilla (1 kpl)	1	8 000
P9	Kiekkostenkatu, kevyen liikenteen ylityspaikka päiväkodin kohdalla		Kaupunki	Ajonopeuksien hillitseminen jyrkässä mutkassa kadunylitysaluetta korotta- malla	1	25 000
P10	Laaksokatu		Kaupunki	Nopeuksien hillitseminen risteysaluet- ta korottamalla (Ainonkatu)	1	30 000
P11	Lahdenkadun ja Vesijär- venkadun liittymä		Kaupunki	Keskisaarekkeen leventämismahdolli- suuksien selvittäminen	1	20 000
P12	Metsäpellontie, Kiveri- önkatu-Ilmarisentie		Kaupunki	Kadunylityksen parantaminen keski- saarekkeella	1	6 000
P13	Paasikivenkatu		Kaupunki	Suojatiejärjestelyt (keskikorokkeet, korotettu suojatie ja kaksipuolinen ka- vennus)	1	23 000
P14	Pekantie, Varstakadun suojatie		Kaupunki	Kadunylityksen parantaminen keski- saarekkeella	1	6 000
P15	Ruolankatu, Harjulanka- dun-Mikonkadun risteys		Kaupunki	Liittymän jäsentely ja suojatien korot- taminen Ruolankadulla	1	40 000
P16	Sammuttajankatu, Hil- jankadun suojatie		Kaupunki	Suojatien suoristaminen ja ajoradan kaventaminen suojatien kohdalla	1	5 000
P17	Ulaanikatu, Kenttätien suojatie		Kaupunki	Keskisaarekkeen rakentaminen	1	5 000
P18	Valtatie 12 ja Nastolan- tien liittymä	12/224/0	Tiehal- linto	Ennakko-opasteiden lisääminen kais- tanvaihtojen vähentämiseksi	1	3 000
P19	Valtatie 12 Holma-Ky- mijärvi	24/1/ 2720- 4240	Tiehal- linto	Nopeusrajoituksen 80 km/h pudotta- minen 60 km:iin tunnissa ja katuva- laistuksen lisääminen	1	1 000
P20	Vesijärvenkatu, asema- tunnelin itäpuoleinen ke- vyen liikenteen väylä		Kaupunki	Pyörätien ja jalankulkuväylän merkit- seminen päällysteeseen ja tunnelin valaiseminen myös päivällä	1	1 000



16.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuuksuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuuksryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuuksryhmään. Liikenneturvallisuuksuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahojen roolit kunnan liikenneturvallisuuksuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuuksuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuu työn ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuuksuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuuksuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6.

Liikenneturvallisuuksuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuuksryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja hallintokuntia. Liikenneturvallisuuksryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuuksryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kuka liikenneturvallisuuksryhmän jäsen vastaa oman vastuualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuuksuustyöstä Liikenneturvallisuuksryhmälle. Liikenneturvallisuuksryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuuksuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuuksryhmän vuosirytmä voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuuksuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuuksuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikenneympäristön parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuuksuustyön teemat tulevalle vuodelle

17 NASTOLA

Tämä on Nastolan kunnan osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Liikenneturvallisuussuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuustyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kunnan liikenneturvallisuustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuusryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kunnan alueella toimivat eri hallintokuntien yksiköt.

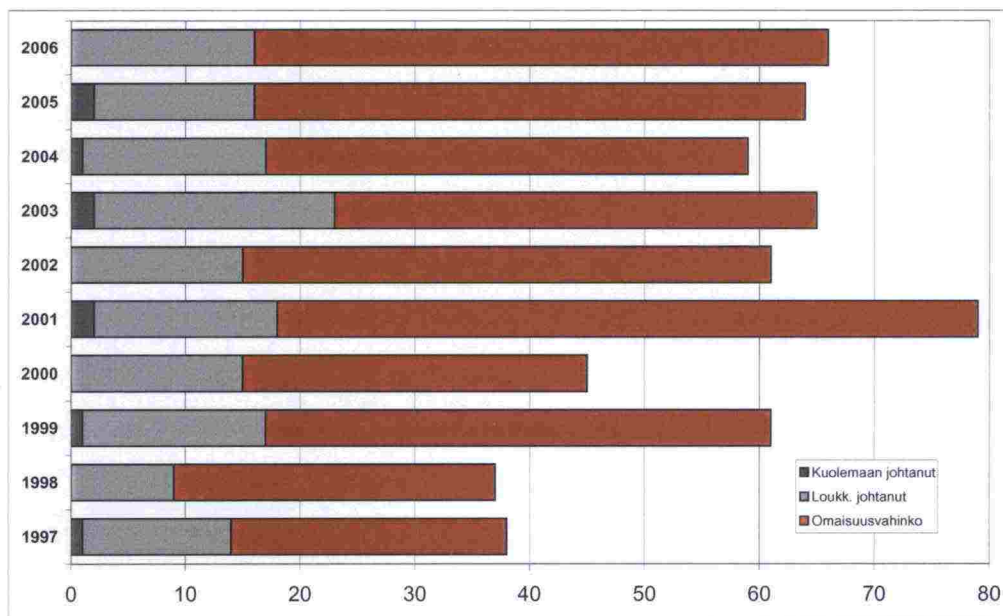
Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kunnan alueelta. Liikenneympäristön parantaminen ei voi olla. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuustyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

17.1 Liikenneturvallisuuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

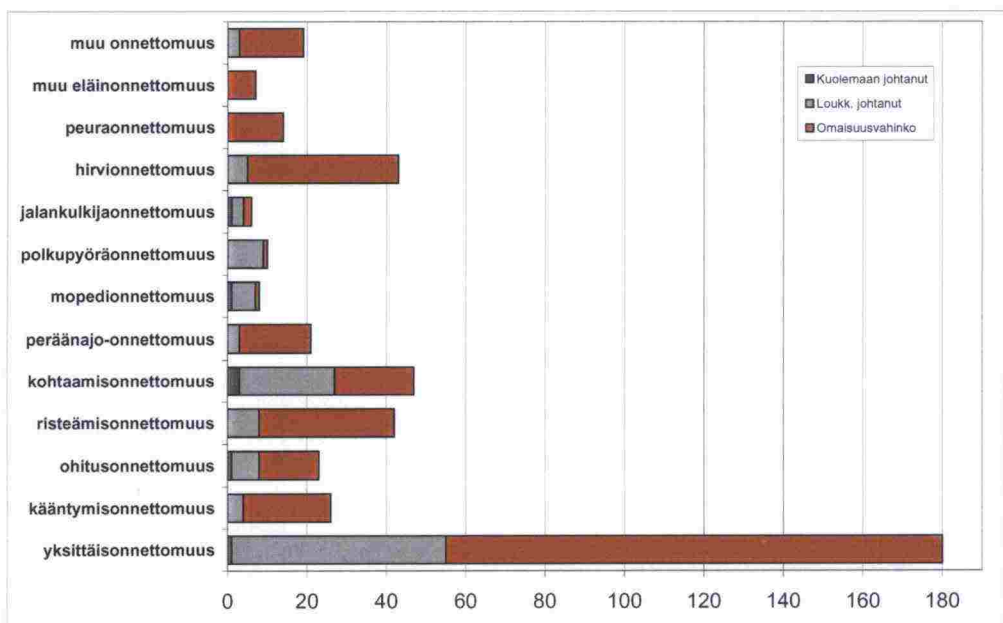
Onnettomuusselvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuustietoihin. Tässä selvityksessä on käytetty vuosina 1997 – 2006 maanteilla sekä kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuuksia.

Nastola liikenneonnettomuusmäärissä ei ole ollut merkittäviä eroja viime vuosina. Eniten onnettomuuksia on sattunut vuonna 2001. Henkilövahinko-onnettomuuksia on vastaavasti tapahtunut eniten vuonna 2003.



Kuva 17.1-1. Onnettomuudet 1997–2006.

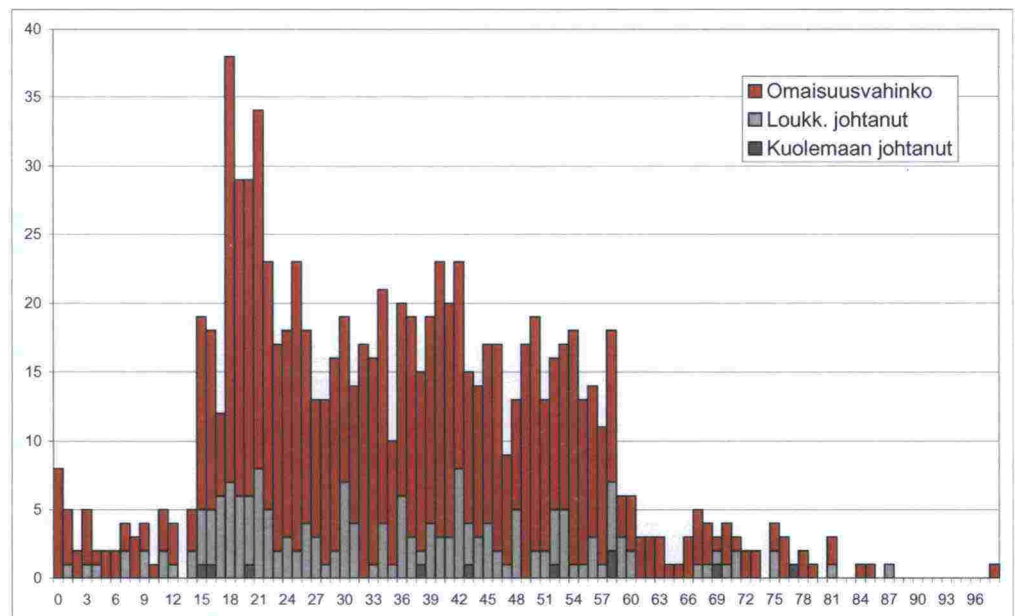
Nastolan liikenneonnettomuuksissa ovat yksittäisonnettomuudet yleisimpiä. Kohtaamis- ja risteämisonnettomuuksia on sattunut myös varsin runsaasti. Nastolassa onnettomuudet ovat kasautuneet selkeästi kesäkuukausiin ja viikonloppuihin. Alkoholioonnettomuuksien määrä on seudun toiseksi korkein.



Kuva 17.1-2. Onnettomuusluokat 1997 – 2006.

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma noudattelee Nastolan kunnan osalta valtakunnallista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet ovat onnettomuusalttiimpia. Nastolassa myös keski-ikäiset ovat ylliedustettui-
na liikenneonnettomuuksissa. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuus-
määrät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Alle vuoden
ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä syistä johtuen voida
pitää luotettavana.



Kuva 17.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

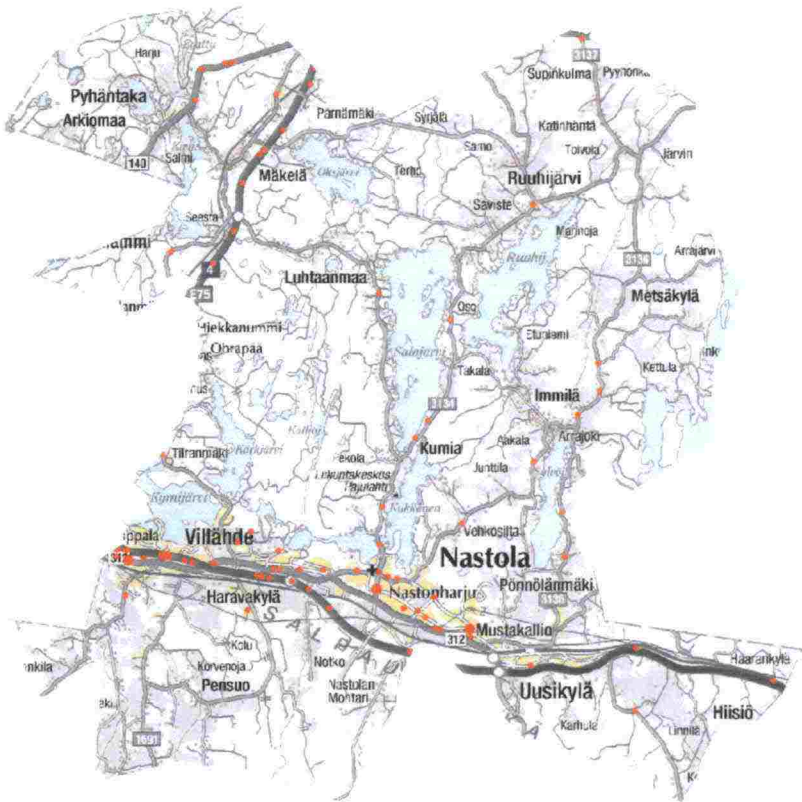
17.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

Onnettomuusaineiston perusteella ongelmallisimpia paikkoja ovat olleet:

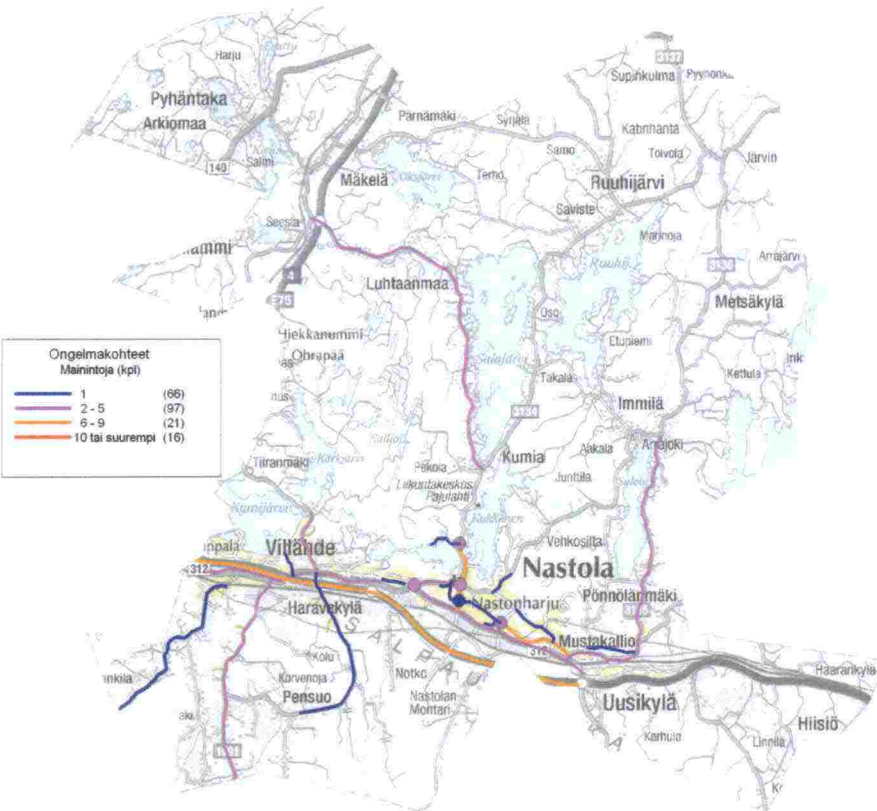
- Valtatie 12 (erityisesti Villähteen kohta): Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Yksi kuolemaan johtanut moottoriajoneuvoliikenneonnettomuus sekä kaksi jalankulkijan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus.
- Villähteen tie / Kukkastie (mt 3134): Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Yksi kuolemaan johtanut moottoriajoneuvoliikenneonnettomuus.
- Kausantien ja Karhusillantien liittymä: Kaksi pyöräilijän loukkaantumiseen johtanut onnettomuus ja yksi henkilövahinkoon johtanut moottoriajoneuvoliikenneonnettomuus.

Valtatietä 12 pidettiin ongelmallisena myös tienkäyttäjäkyselyssä. Suurimpana huolenaiheena vastaajat pitivät leveäkaistatiellä rinnakkain ajamista. Myös vilkas raskas liikenne koettiin vaaralliseksi.

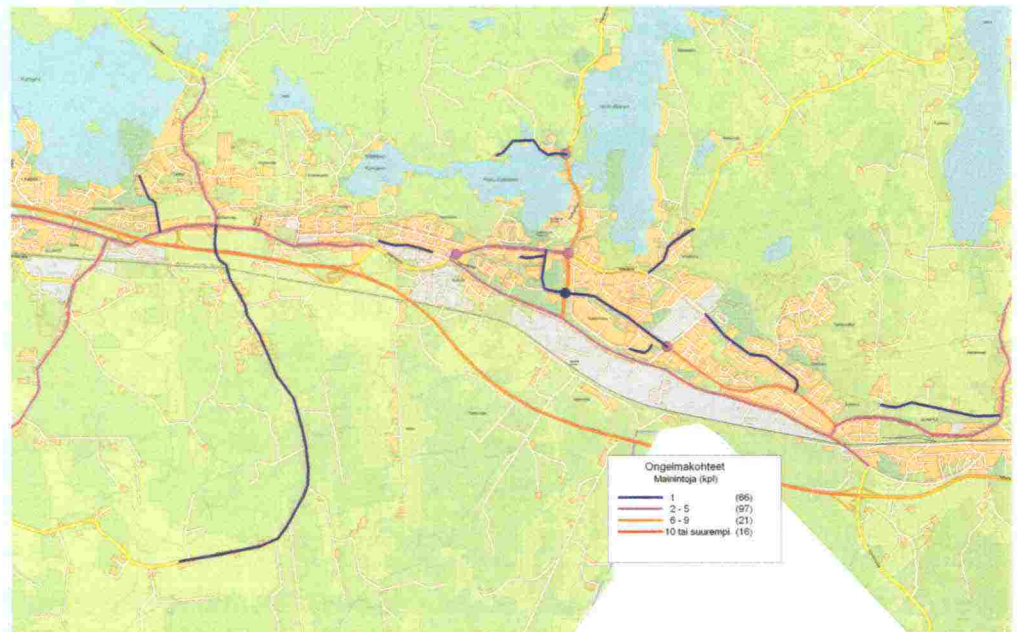
Keskustassa ongelmallisimmaksi koettiin Kukkastien (mt 3134) ja Karhusillantien liittymä ja lähiympäristö. Näkemiä ja valaistusta pidettiin huonoina. Myös ylinopeudet koettiin ongelmaksi.



Kuva 17.2-1. 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.



Kuva 17.2-2. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

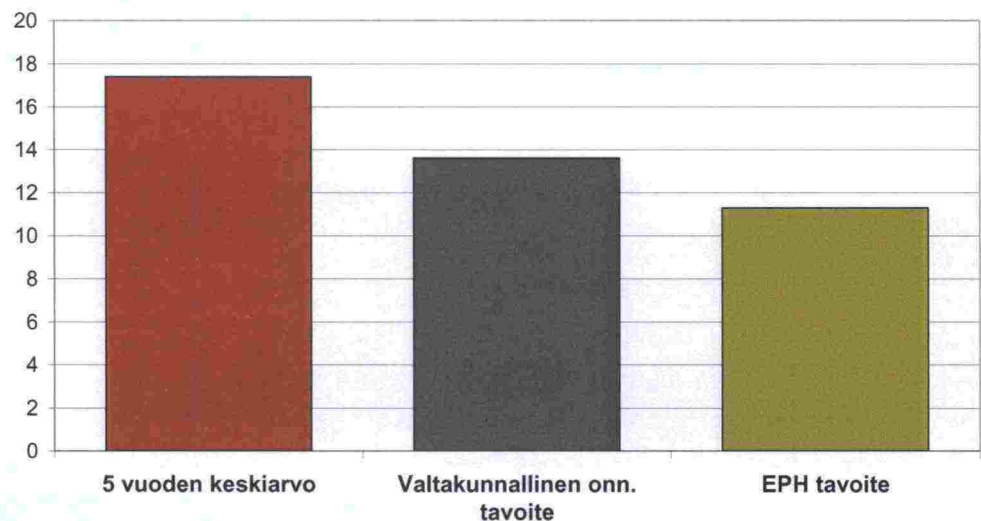


Kuva 17.2-3. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet keskusta-alueella.

17.3 Liikenneturvallisuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksia on Etelä-Päijät-Hämeen alueella tavoitteena vähentää hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuustyötä monella sektorilla. Nastolan kannalta on erityisen tärkeää se, miten valtatie 12 turvallisuutta pystytään parantamaan.



Kuva 17.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Tavoitteiden saavuttamiseksi lähivuosien liikenneturvallisuustyössä on syytä keskittyä:

- Kevyen liikenteen turvallisuuden edistäminen
- Kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen –ohituskäyttäytyminen ja ajaminen leveäkaistatiellä
- Kesä ajan liikkumisen turvallisuus
- Nuorten liikenneturvallisuus
- Alkoholionnettomuuksien vähentäminen

17.4 Aikaisempi liikenneturvallisuussuunnitelma

Liikenneturvallisuussuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvatus-, tiedotus- ja tiedotusosion osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Nastolan edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma on vuodelta 1997 (Lahden kaupunkiseudun liikenneturvallisuussuunnitelma, LASE 2010). Nastola oli lisäksi mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuutta ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

17.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maasto-käyntien perusteella. Ohjelma sisältää:

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 0,8 M€. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Tiehallinnon ja kunnan kustannusjako on ohjeellinen ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjakoneuvottelujen perusteella.

Taulukko 17.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitäjän mukaisesti.

Toteutusajankohta	Nastolan kunta	Tiehallinto	Yhteensä
2008-2010	369 000 €	389 000 €	758 000 €
2011-2013	45 000 €	- €	45 000 €
2014-	- €	- €	- €
Yhteensä	414 000 €	389 000 €	803 000 €

Toimenpideohjelmassa ehdotetaan Nastolaan yhteensä 14 parannustoimenpidettä. Näistä noin puolet kohdistuu keskusta-alueelle.

Kevyen liikenteelle ehdotetaan rakennettavaksi uusia yhteyksiä Auratielle, Lankilantielle sekä Ristolän alueelle. Vaakatiellä täydennetään puuttuva osa kevyen liikenteen väylästä.



Kuva 17.5-1. Nykyinen kevyen liikenteen väylä päättyy Vaakatieltä teollisuusalueen kohdalla.

Nopeusrajoituksia ehdotetaan alennettavaksi Rakokiventiellä, jossa nykyinen 40 km/h aluerajoitus lasketaan 30 kilometriin tunnissa. Taimien läpiajo Taimipolulle estetään puomilla.

Liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä ehdotetaan myös Vanhankartanon asuinalueelle. Toimenpiteet sisältävät mahdollisesti mm. nopeusrajoituksen laske-
mista alueella ja kolmioiden poistamista liittymistä.

Toimenpideohjelmaan on kirjattu liittymäjärjestelyjä kolmeen eri kohteeseen. Karhusillantielle rakennetaan kiertoliittymät Kausantien ja Kukkastien liittymiin. Kukkastien ja Ylätien leveää liittymää kavennetaan ja kevyen liikenteen järjestelyjä selkeytetään.



Kuva 17.5-2. Kukkastien ja Karhusillantien liittymään on suunnitteilla kiertoliittymä.

Yksittäisiä toimenpiteitä ehdotetaan seuraaviin kohteisiin:

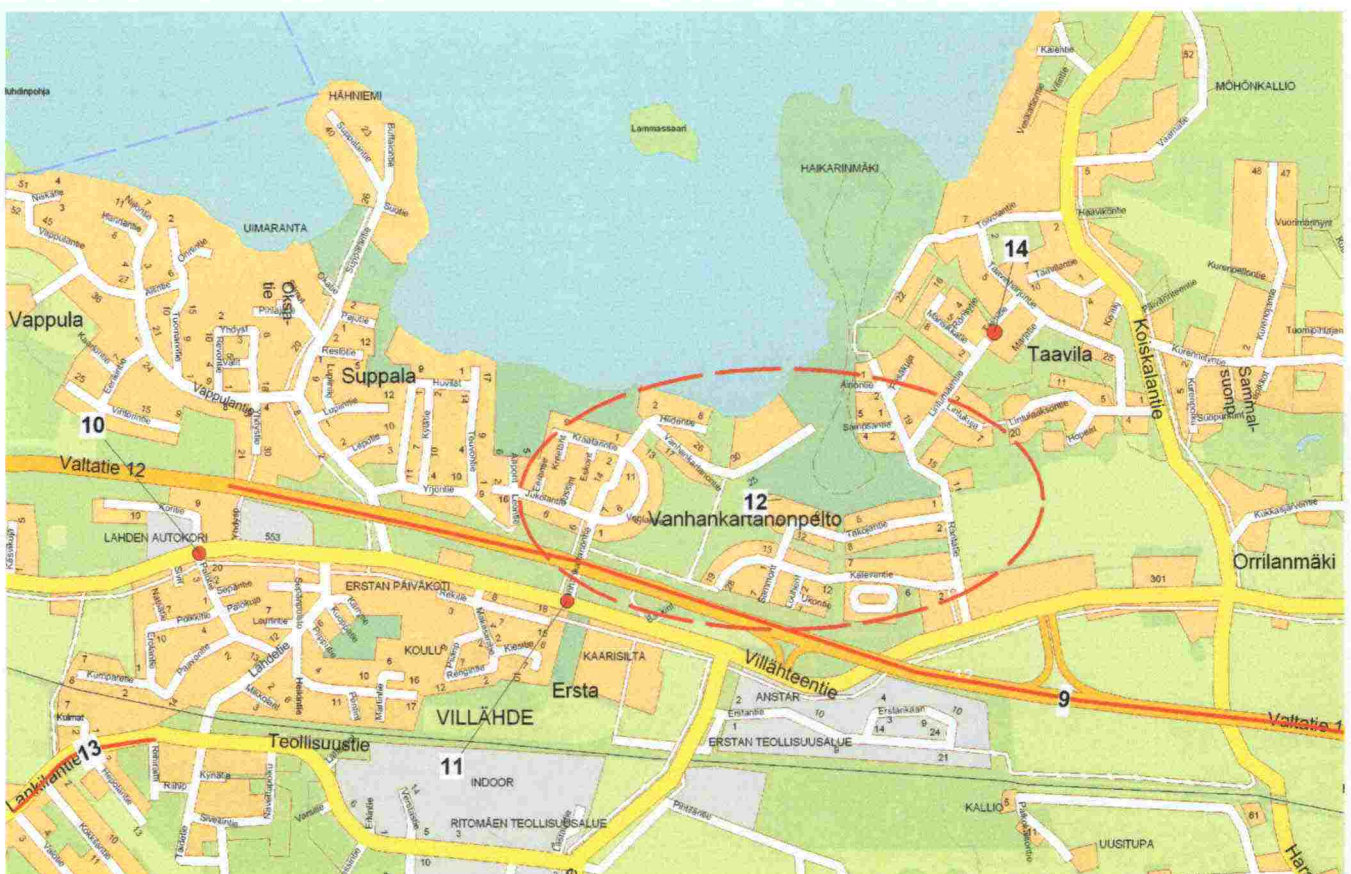
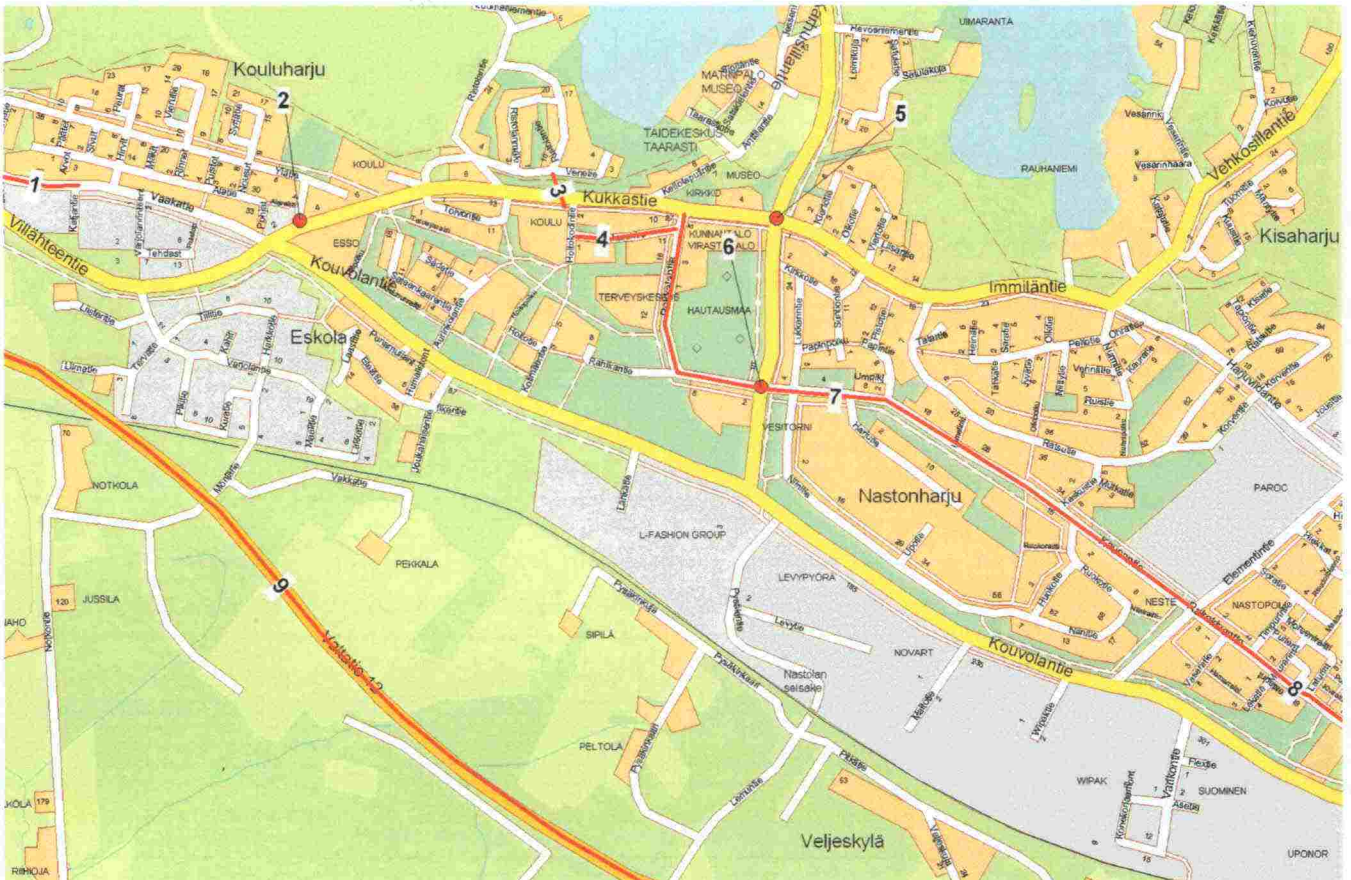
- Opastuskytlin lisääminen Valtatien 12 leveäkaistaosuudelle. Kytissä opastetaan, kuinka tieosuudella ajetaan.
- Katuvalaistuksen parantaminen Pekkalan- ja Kausantiellä.
- "Mopoille sallittu" -opasteen siirtäminen parempaan paikkaan Villähteentielle.



Kuva 17.5-3. Mopoilijoille osoitettu siirtymäkohta kevyen liikenteen väylälle sijaitsee hankalassa paikassa.

Taulukko 17.5-1. Nastolan toimenpide-ehdotukset.

ID	Osoite	Tie-osoite	Tienpitäjä	Toimenpide	Kiireellisyys	Kust. arv. (€)
1	Vaakatie (Katjantie-Linjapolku)		Kunta	Kevyen liikenteen yhteyden täydentäminen (0,2 km)	1	35 000
2	Ylätien ja Kukkasentien liittymä (Esson liittymä)	3138/1/110	Tiehallinto	Liittymäjärjestelyjen selkeyttäminen ja puuttuvan kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen	1	100 000
3	Ristolantie	3138/1/880	Tiehallinto	Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen koululle	1	20 000
4	Aurantie		Kunta	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (0,3 km)	2	45 000
5	Karhusillantien ja Kukkastien liittymä	3134/1/790	Tiehallinto	Kiertoliittymän rakentaminen	1	200 000
6	Karhusillantien ja Kausantien liittymä		Kunta	Kiertoliittymän rakentaminen	1	200 000
7	Pekkalantie ja Kausantie		Kunta	Katuvalaistuksen parantaminen	1	130 000
8	Rakokiventie (Elementintie-Kangasvuokontie)		Kunta	Aluenopeusrajoitus 40 km/h	1	1 000
9	V12	12	Tiehallinto	Opastuskyltit leveäkaistatiellä ajamisesta	1	2 000
10	Villähteentie (Koritien kohta)	312/1/5765	Tiehallinto	Mopoille sallittu -merkin siirto	1	1 000
11	Vanhakartanontie ja Villähteen tien liittymä	312/1/6750	Tiehallinto	Liittymänäkemien parantaminen	1	1 000
12	Vanhakartanon alue		Kunta	Liikenteen rauhoittamismahdollisuuksien selvittäminen	2	-
13	Lankilantie (Valotie-Riihiraitti)	14043/1/1300-1730	Tiehallinto	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (0,4 km)	1	65 000
14	Taimitie/Taimipolku		Kunta	Läpiajon estäminen asentamalla huoltopuomi väylien yhtymäkohtaan	1	3 000



17.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuusryhmään. Liikenneturvallisuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahojen roolit kunnan liikenneturvallisuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuun ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6.

Liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja hallintokuntia. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuusryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kukaan liikenneturvallisuusryhmän jäsen vastaa oman vastualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuustyöstä Liikenneturvallisuusryhmälle. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuusryhmän vuosirytmii voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikenneturvallisuuden parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuustyön teemat tulevalle vuodelle

18 ORIMATTILA

Tämä on Orimattilan kaupungin osio Etelä-Päijät-Hämeen kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmassa. Liikenneturvallisuuksuunnitelman on määrä ohjeistaa vuosien 2007 – 2015 liikenneturvallisuuksuystyötä. Tässä suunnitelmassa kuvataan tarpeet liikenneympäristön parantamiselle sekä eri hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja määritetään seurantajärjestelmä kaupungin liikenneturvalli-suustyön jatkuvuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuuksryhmä tekee suunnitelmaan tarvittavat päivitykset vuosittain.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on varmistaa työn vaikuttavuus, jatkuvuus ja se, että työ tavoittaa kaikki ikäryhmät. Suunnitelmalla haetaan uusia mahdollisuuksia hallintokunnissa tehtävään liikenneturvallisuuksuystyöhön. Työhön sitoutetaan kaikki kaupungin alueella toimivat eri hallintokuntien yksiköt.

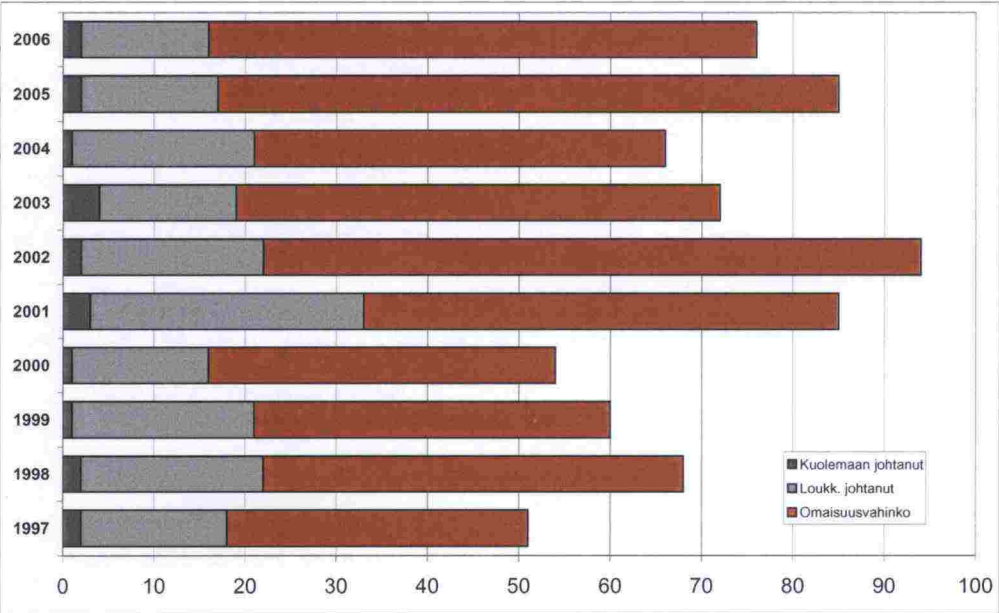
Liikenneympäristön parantamissuunnitelma tähtää havaittujen keskeisten ongelmien poistamiseen kaupungin alueelta. Liikenneympäristön parantaminen ei voi olla. Liikennekasvatuksella annetaan valmiuksia turvalliseen liikkumisen osaamiseen ja asenteisiin painottuvalla työllä. Liikenneturvallisuuksuystyön tulee tavoittaa kaikki ikäryhmät. Tärkeän perustan tulokselliselle liikennekasvatukselle antaa se, että eri organisaatioissa työskentelevillä on käytössään riittävä osaaminen ja työkalut.

18.1 Liikenneturvallisuuksuden nykytila ja ongelmat

Onnettomuuksien määrä

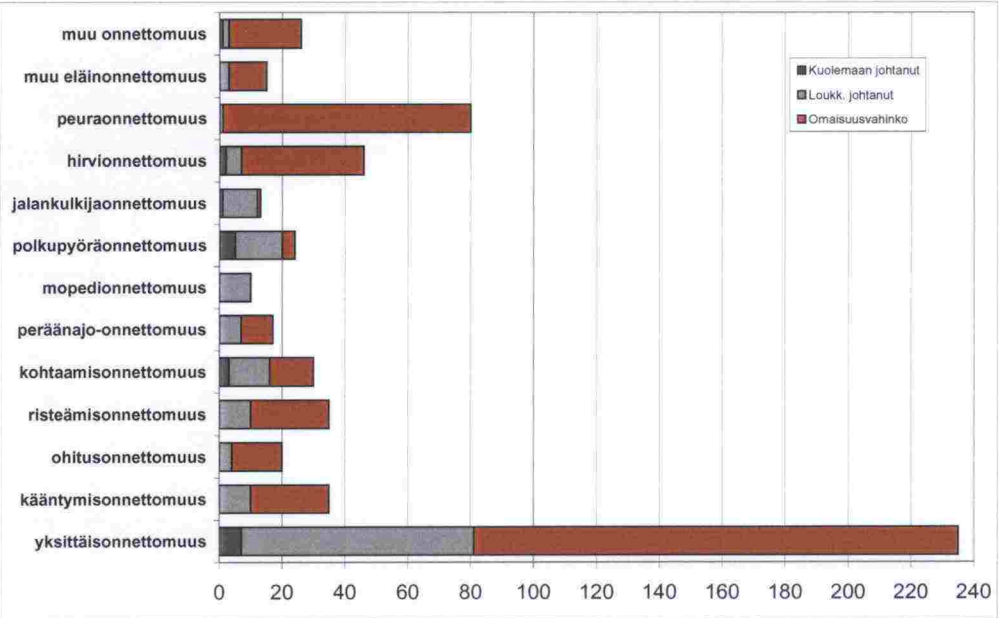
Onnettomuuksselvityksen lähtötiedot on saatu Tiehallinnon ylläpitämästä onnettomuusrekisteristä. Rekisterin tiedot perustuvat poliisilta kuukausittain saatuihin onnettomuuksietoihin. Tässä selvityksessä on käytetty vuosina 1997 – 2006 maanteillä sekä kaduilla, yksityisteillä ja -alueilla tapahtuneita onnettomuuksia.

Orimattilan henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet ovat olleet viime vuosina hienoisessa laskussa. Orimattila on seudun kunnista ainoa, jossa trendi onnettomuuksien määrässä näyttäisi olevan alaspäin.



Kuva 18.1-1. Onnettomuudet 1997–2006.

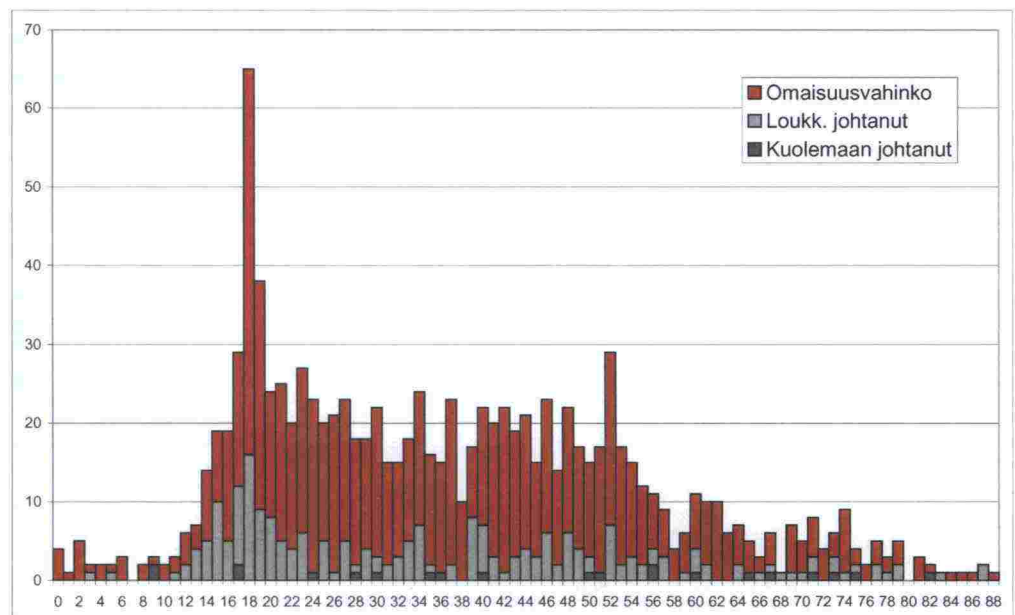
Myös Orimattilassa on sattunut runsaasti yksittäisonnettomuuksia ja Orimattilassa näistä onnettomuuksista poikkeuksellisin suuri osa on johtanut myös henkilövahinkoon. Muista onnettomuuksista peuraonnettomuuksien määrä on varsin korkea ja henkilövahinkoon johtaneita kevyen liikenteen onnettomuuksia on koko seutu huomioden sattunut varsin runsaasti. Orimattilassa sattuu perjantaisin runsaasti onnettomuuksia, mikä johtunee osaltaan valtatie 4:sta ja lomaliikenteestä.



Kuva 18.1-2. Onnettomuusluokat 1997 - 2006

Onnettomuuksien ikäjakauma

Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma noudattelee Orimattilan kaupungin osalta valtakunnallista trendiä, jossa nuoret juuri ajokortin saaneet ovat onnettomuusalttiimpia. Orimattilan kohdalla erityisesti 18-vuotiaat nuoret ovat aineistossa yliedustettuna. Iän ja ajokokemuksen karttuessa onnettomuusmäärät putoavat ja henkilövahinkojen suhteellinen osuus kasvaa. Alle vuoden ikäisten lasten onnettomuusmäärää ei tilastoteknisistä syistä joutu-
tuen voida pitää luotettavana.



Kuva 18.1-3. Liikenneonnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakauma vuosina 1997–2006.

18.2 Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset kohteet

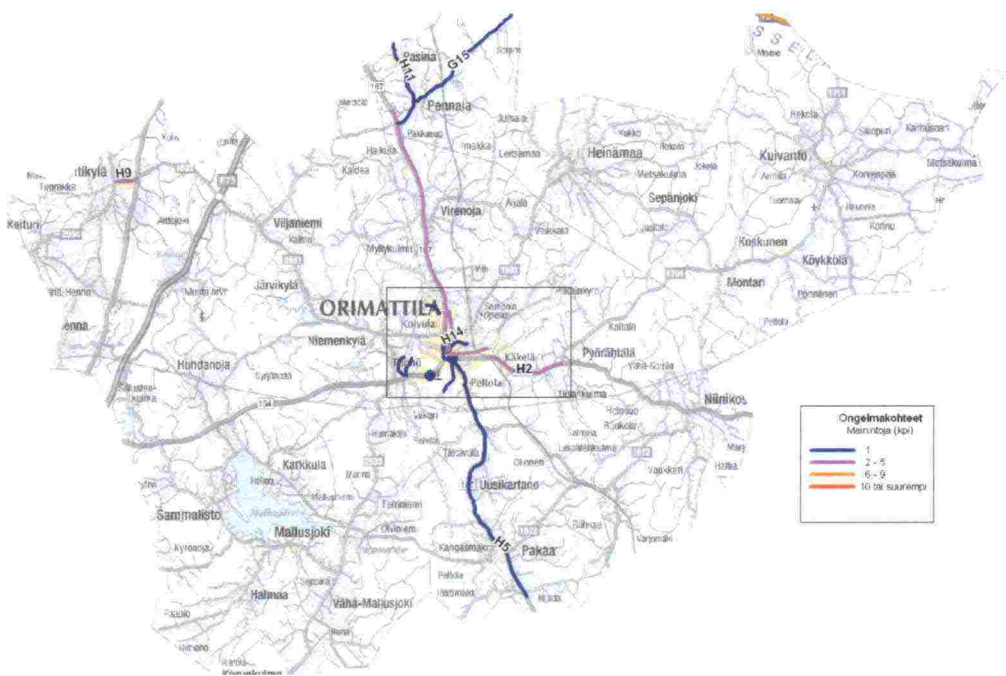
Onnettomuusaineiston perusteella ongelmallisimpia paikkoja ovat olleet:

- Lahdentie (mt 167): Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia ja erityisesti loukkaantumiseen johtaneita polkupyöräonnettomuuksia. Onnettomuuskasaus Pennalantien liittymässä.
- Orimattilaa sivuava valtatie 4: Suuri onnettomuustiheys.
- Artjärventie liittymiseen: Paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Erityisen onnettomuusalttiita kohteita ovat olleet Erkontien ja Viljamaantien liittymät

Tienkäyttäjäkyselyyn vastanneet pitivät turvattomana erityisesti Erkontietä. Ongelmana mainittiin mm. autoilijoiden piittaamattomuus kadunylittäjistä, kortteliralli ja näkemäesteet. Erkontien ja Puistotien liittymää pidettiin hankalana ja epämääräisenä. Useampia mainintoja Erkontien lisäksi saivat valtatie 12, Artjärventie (mt 172) ja Lahdentie (mt 167).



Kuva 18.2-1. 1997–2006 tapahtuneet Heva -onnettomuudet.

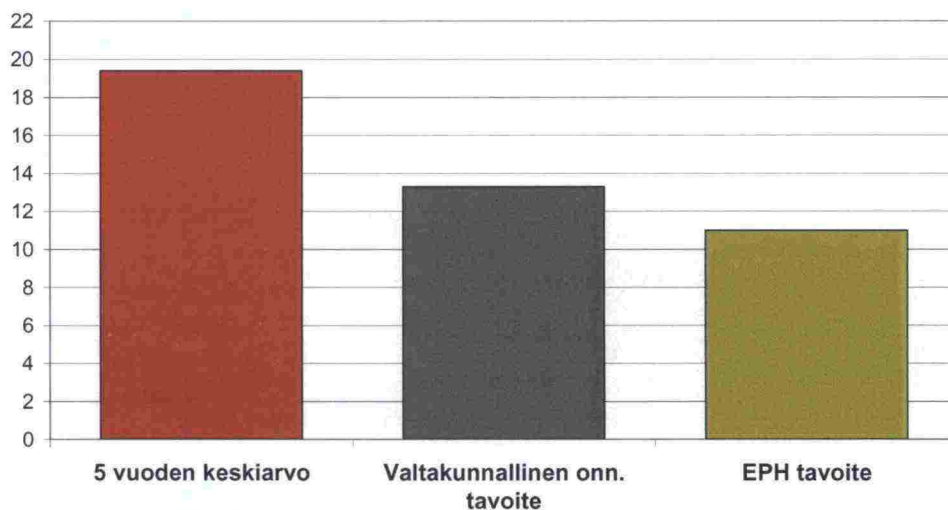


Kuva 18.2-2. Tienkäyttäjäkyselyn ongelmakohteet.

18.3 Liikenneturvallisuuustyön tavoitteet

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteita silmällä pitäen. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikenneturvallisuuksuunnitelman periaatepäätöksellään 9.3.2006.

Liikenneonnettomuuksia on Etelä-Päijät-Hämeen alueella tavoitteena vähentää hieman enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikenneturvallisuuksuustyötä monella sektorilla.



Kuva 18.3-1 Henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoite

Tavoitteiden saavuttamiseksi lähivuosien liikenneturvallisuuksuustyössä keskitytään:

- Kevyen liikenteen –erityisesti pyöräilyn turvallisuus
- Nuorten juuri kortin saaneiden liikenneturvallisuus
- Eläinonnettomuuksien vähentäminen

18.4 Aikaisempi liikenneturvallisuuksuunnitelma

Liikenneturvallisuuksuunnitelmia on tarpeen seurata vuosittain ainakin kasvatus-, tiedotus- ja tiedotusosion osalta ja laajemmin päivittää vähintään 10 vuoden välein.

Orimattilan edellinen liikenneturvallisuuksuunnitelma on vuodelta 1997 (Lahden kaupunkiseudun liikenneturvallisuuksuunnitelma, LASE 2010). Orimattila oli lisäksi mukana vuonna 2006 valmistuneessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa liikenneturvallisuutta ja kevyttä liikennettä käsiteltiin omana osa-alueenaan.

18.5 Toimenpideohjelma

Alueelle on laadittu toimenpideohjelma aikaisempien selvitysten, nykytila-analyysin sekä maastokäyntien perusteella. Ohjelma sisältää:

- tarkan kuvauksen kohteen sijainnista (osoite/tieosoite)
- parannusehdotuksen
- karkean kustannusarvion
- tienpitäjän
- suosituksen toteuttamisajankohdasta

Orimattilan toimenpideohjelmassa esitetään yhteensä 13 parannustoimenpide-ehdotusta.

Toteuttamisohjelman kokonaiskustannukset ovat noin 1,2 M€. Liikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteiden kustannuksina on käytetty arvioituja keskimääräisiä rakentamiskustannuksia. Tiehallinnon ja kunnan kustannusjako on ohjeellinen ja lopullinen kustannusjako määräytyy vasta suunnitelmien valmistuttua ja erillisten kustannusjako-neuvottelujen perusteella.

Taulukko 18.5-1 Toimenpideohjelman kustannukset toteuttamisvaiheen ja tienpitäjämukaisesti.

Toteutusajankohta	Orimattilan kunta	Tiehallinto	RHK	Yhteensä
2008-2010	172 000 €	45 000 €	100 000 €	317 000 €
2011-2013	- €	60 000 €	- €	60 000 €
2014-	- €	830 000 €	- €	830 000 €
Yhteensä	172 000 €	935 000 €	100 000 €	1 207 000 €

Uusia kevyen liikenteen yhteyksiä ehdotetaan rakennettavaksi Luhtikyläntien varteen sekä Pennalantielle. Liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä esitetään Käkeläntielle ja Arolantielle.

Liittymäjärjestelyjä esitetään yhteensä seitsemään kohteeseen:

- Artjärven ja Erkontien liittymä (kääntymiskaistat)
- Helsingintie. Viikarintien ja Terveystien liittymät (keskisaarekkeiden rakentaminen kadunylitykseen)
- Erkontien ja Puistotien liittymä (kiertoliittymän rakentaminen)
- Tönnön ja Koivulan asuinalueen liittymät (liittymien tasa-arvoistaminen)
- Pappilantien ja Puistotien liittymä (keskisaarekkeiden rakentaminen kadunylitykseen)



Kuva 18.5-1. Pappilantien kadunylitykseen ehdotetaan keskisaarekkeita.

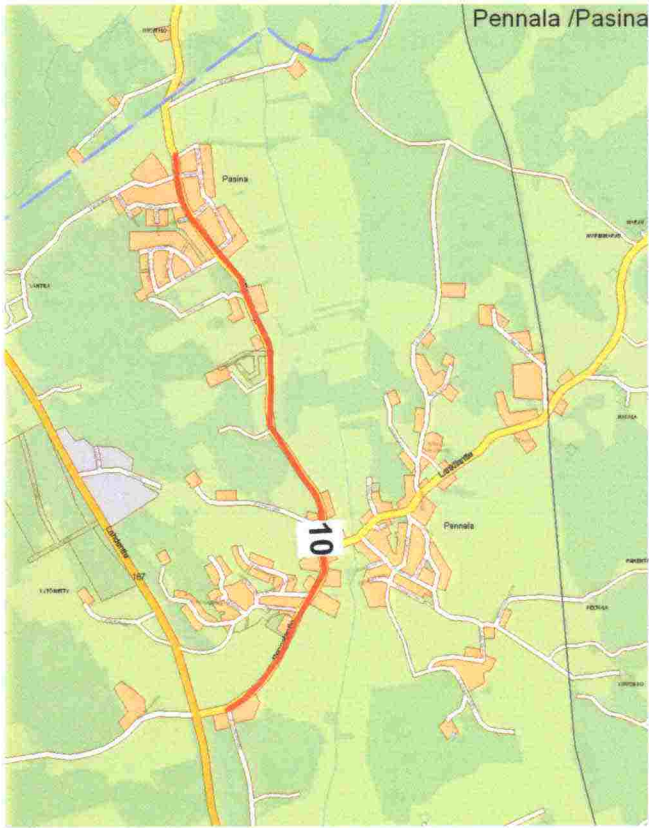
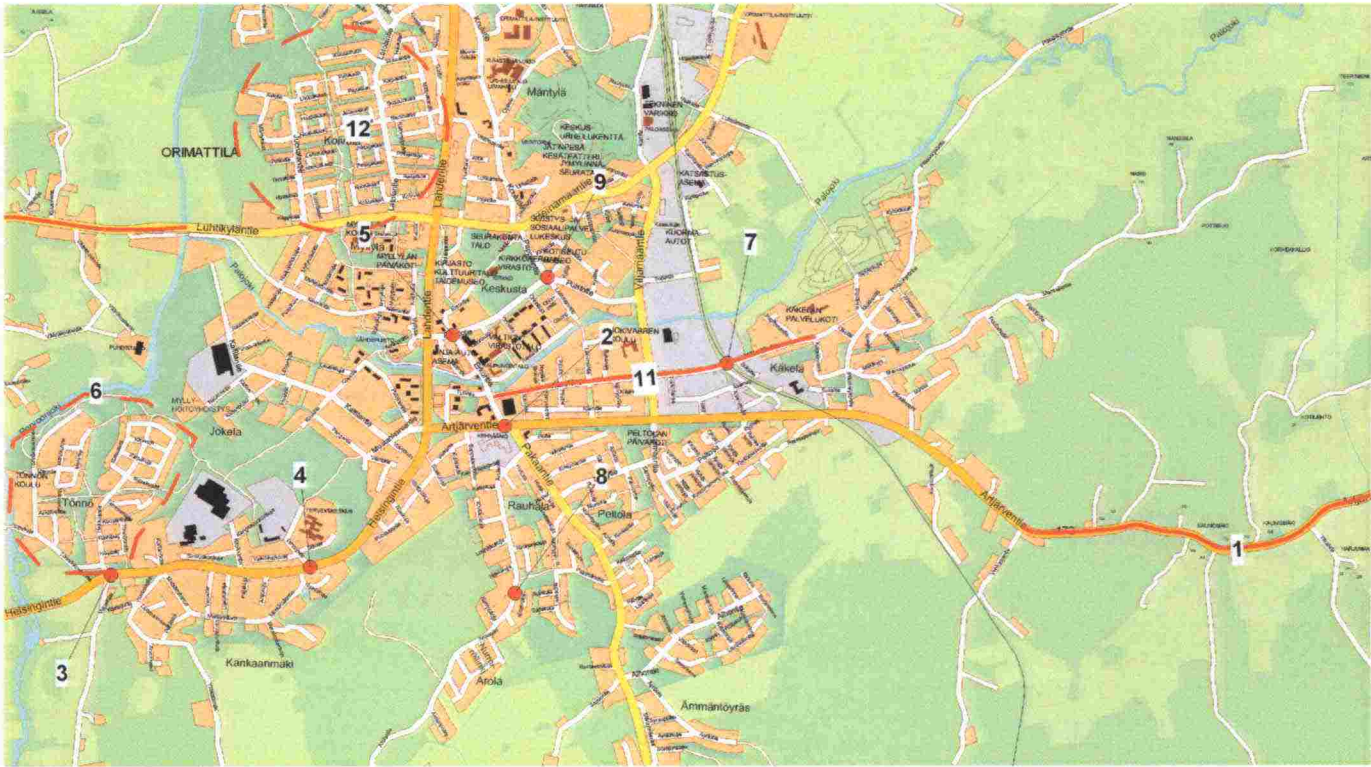
Rautatien tasoristeystä Heinämaantien kohdalla ehdotetaan parannettavaksi puolipuomein. Artjärventien valaistusta jatketaan Pyörähtälään saakka.



Kuva 18.5-2. Tasoristeysten turvallisuutta parannetaan puolipuomeilla.

Taulukko 18.5-1. Orimattilan toimenpide-ehdotukset.

ID	Osoite	Tie-osoite	Tien-pitäjä	Toimenpide	Kiireel-lisyys	Kust. arv. (€)
1	Artjärventie (mt172) Vehkaojantie-Koskustentie)	172/1/ 2500-4626	Tiehal-linto	Tieosan valaiseminen (2,1 km)	2	55 000
2	Artjärventie (mt172) ja Erkontien liittymä	167/7/350	Tiehal-linto	Kääntymiskaistojen rakentaminen	1	35 000
3	Helsingintien (mt164) ja Viikarintien liittymä	164/4/740	Tiehal-linto	Keskisaarekkeellisen suojatien rakentaminen Helsingintielle Viikarintien itäpuolelle	2	5 000
4	Helsingintien (mt164) ja Terveystien liittymä	164/4/1660	Kunta	Keskisaarekkeiden rakentaminen Helsingintielle Terveystien molemmille puolille	1	10 000
5	Erkontien ja Puistotien liittymä		Kunta	Kiertoliittymän rakentaminen	1	150 000
6	Tönnön alue		Kunta	Liittymien muuttaminen tasarvoisiksi	1	1 000
7	Käkeläntie (tasoristeys)		RHK	Puolipuumien asentaminen tasoristeyskseen	1	100 000
8	Arolantie (Katvekujan kohta)		Kunta	Tyynyhidasteen rakentaminen kevyen liikenteen väylän ylityskohtaan	1	5 000
9	Pappilantien ja Puistotien liittymä		Kunta	Pappilantien suojatien varustaminen keskisaarekkeella	1	5 000
10	Pennalantie (mt11845) välillä Pennala-Pasina	11845/1/ 190-3500	Tiehal-linto	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (3,3 km)	3	550 000
11	Käkeläntie		Kunta	Liikenteen rauhoittaminen suojateitä korottamalla (3 kpl)	1	10 000
12	Koivulan alue		Kunta	Liittymien muuttaminen tasarvoisiksi	1	1 000
13	Luhtikyläntie (Porvoojoki-Uimaranantie)	11841/1/ 1150-1631/3/ 2330	Tiehal-linto	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen (1,6 km)	3	280 000



18.6 Jatkotoimenpiteet

Valmistuttuaan suunnitelma viedään tiedoksi lautakunnille ja muille tarvittaville tahoille. Kunnanhallitus hyväksyy liikenneturvallisuussuunnitelman, vahvistaa liikenneturvallisuusryhmän sekä nimeää halutessaan edustajansa liikenneturvallisuusryhmään. Liikenneturvallisuustyötä tehdään useilla tasoilla. Tässä suunnitelmassa on määritelty eri tahojen roolit kunnan liikenneturvallisuustyössä. Kuntaryhmän rooli on liikenneturvallisuustyön kentässä yksi keskeisimmistä, koska kunnassa tehtävä työ näkyy kuntalaisten arjessa. Vastuu työn ulottamisesta kaikkia kuntalaisia koskevaksi on hallintokuntien vastuuhenkilöillä, jotka pitävät yhteyttä ja vastuuttavat omassa hallintokunnassaan työskenteleviä käytännön liikenneturvallisuustyötä tekeviä. Malli liikenneturvallisuustyön organisaatiosta on esitetty kappaleessa 8.6

Liikenneturvallisuustyön seurannasta vastaa kunnanhallituksen nimeämä liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä on koottu edustamaan kaikkia ikäluokkia ja hallintokuntia. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu vähintään 2 kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan mukaan tarpeelliset sidosryhmät. Seurantaryhmän kokouksien koollekutsujana toimii ryhmän puheenjohtaja. Suunnitelman valmistumisen jälkeen kunnan liikenneturvallisuusryhmän 1. kokous on syytä pitää tammi-helmikuussa 2008. Kukin liikenneturvallisuusryhmän jäsen vastaa oman vastuualueensa suunnitelman seurannasta. Vastuuhenkilöt toimittavat alkuvuodesta raportit vuotuisesta liikenneturvallisuustyöstä Liikenneturvallisuusryhmälle. Liikenneturvallisuusryhmä käsittelee raportit keväällä, saattaa tiedoksi tehdyn liikenneturvallisuustyön lautakunnille ja vahvistaa vuosisuunnitelman.

Liikenneturvallisuusryhmän vuosirytmä voi sisältää käsiteltävinä seuraavat aiheet:

Kevään kokous

- Liikenneturvallisuustyön seuranta
- Alkavan vuoden toimintasuunnitelma
- Kunnan liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen

Syksyn kokous

- Liikenneympäristön parantamiskohteet
- Liikenneturvallisuustyön teemat tulevalle vuodelle

19 PÄÄTEIDEN LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

19.1 Valtatie 4

Vuoden 2005 lopulla Lahden ja Heinolan välille avattu moottoritie paransi valtatieen liikennöitävyyttä merkittävästi. Yhtenäinen moottoritie ulottuu nykyisin Helsingistä Heinolan Lusiin saakka vahvistaen merkittävästi Helsinki–Lahti–Heinola-kehityskäytävää.

19.2 Valtatie 12

Valtatie 12 on yksi tärkeimpiä itä-länsisuuntaisia pääyhteyksiä Suomessa ja on ehdolla osaksi Suomen runkotieverkkoa. Liikenneturvallisuustilanne Etelä-Päijät-Hämeen tiejaksolla on heikko; ongelmina ovat mm. runsas raskaan liikenteen määrä, paikoin tien kapeus, onnettomuusalttiit liittymät ja rajalliset ohitusmahdollisuudet. Liikenteellinen pullonkaula on Lahdessa, jossa valtatie kulkee nykyisin kaupunkirakenteen läpi.

Lahden alueella Hollolan Soramäen ja valtatie 4 välillä valtatie 12 on esitetty rakennettavaksi kokonaan uuteen paikkaan ns. eteläisenä kehätienä. Liikenteen siirtyessä kehätielle ongelmat vanhalla valtatiellä 12 vähenevät.

Hollolan itäpuolelle on suunnitteilla hankekokonaisuus välille Hämeenlinna – Tuulos – Lahti (vt10 ja 12). Hanke sisältää Etelä-Päijät-Hämeen alueella useita liikenneturvallisuustoimenpiteitä:

- Tuuloksen ja Kukonkoivun välillä parannetaan tasoliittymien turvallisuutta ja tehdään kaksi uutta eritasoliittymää. Lisäksi rakennetaan keskikaiteellisia ohituskaistoja (6 kpl uusia) rinnakkaistiejärjestelyineen. Hämeenkoskella vähennetään nykyisten liittymien määrää oleellisesti.
- Riista-aitoja lisätään ja melunsuojausta parannetaan.

Hanke on suunniteltu toteutettavaksi vaiheittain vuoden 2010 jälkeen. Yhteysvälihankkeen 1.vaiheen toimenpiteiden kustannusennuste on noin 60 M€.

Lahden ja Kouvolan välistä osuutta on suunniteltu parannettavaksi palvelutasoltaan ja turvallisuudeltaan runkoverkon tiestölle asetetut tavoitteet täytäväksi ja tasoltaan yhtenäisiksi. Merkittävänä tavoitteena on vilkkaan ja nopeasti lisääntyvän tavaraliikenteen olosuhteiden parantaminen.

- Osuudella Joutjärvi - Uusikylä (17 km) lähtökohtana on nykyisen leveäkaistatien muuttaminen keskikaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi välillä Joutjärvi–Nastola ja keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi välillä Nastola–Uusikylä.
- Osuudella Uusikylä – Jokue lähtökohtana on valtatie rakentaminen uudelle linjaukselle enimmillään noin 3 km nykyisen valtatie etelä puolelle. Tarkasteltavan jakson pituus on noin 16 kilometriä.

Tiesuunnitelma kyseiselle yhteysvälille tehtänee vuonna 2009.

19.3 Valtatie 24

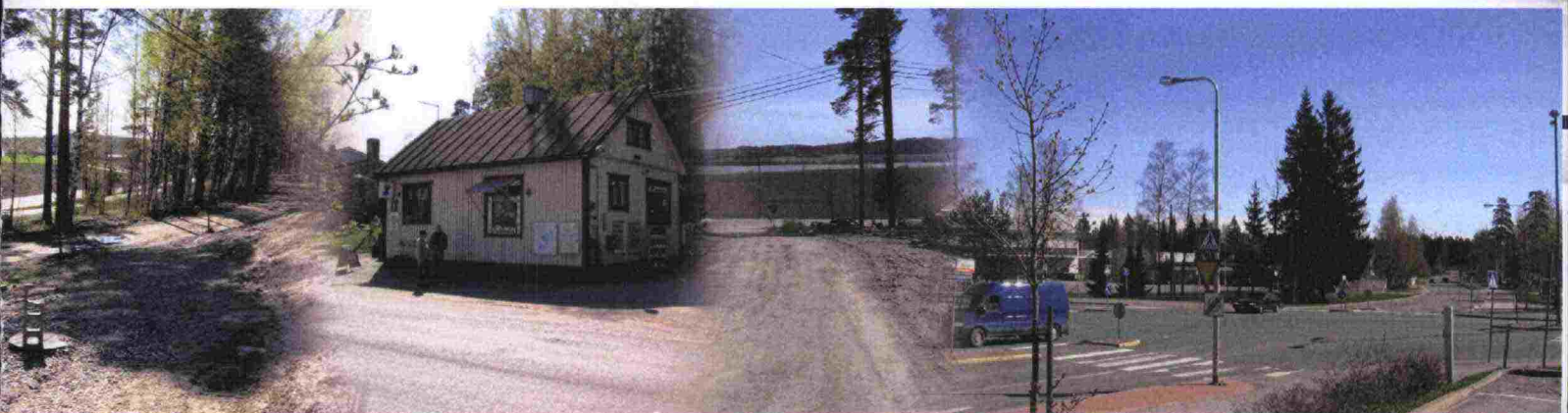
Asikkalan kuntaa halkovaa valtatieta 24 on suunniteltu parannettavaksi kolmessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa liikenneturvallisuutta parannetaan ns. pienillä toimenpiteillä välillä Lahti Vääksy. Suunniteltavia toimenpiteitä ovat muun muassa:

- yksityistie- ja maatalousliittymien mahdollinen katkaiseminen tai muu järjestely koko suunnittelualueella
- Väyläkadun ja Merrasojantien liittymien järjestelyt (liikennevalot ja niihin liittyvät toimenpiteet)
- Tervämäentien ja Teutamontien liittymien järjestelyt ja kevyen liikenteen järjestelyt
- Kalliolan koulun liittymän järjestelyt
- Paimelan kohdan liittymien ja kevyen liikenteen järjestelyt sekä Paimelan alikulkukäytävä
- Rinnetien (St 1) ja Joenkulmantien (Neste) liittymien kanavointi ja muut järjestelyt
- Rantatien, Kolunkulman ja Kimosmäentien liittymien järjestelyt ja muutokset
- Vesivehmaan levähdysalueiden parantaminen.

Ensimmäisen vaiheen kustannuksiksi on arvioitu 7 M€ (Lahti – Vääksy). Järeämpiä sujuvuuden kehittämistoimia on suunniteltu toteutettavaksi myöhemmissä vaiheissa. Hankeen tarkempaa toteutusajankohtaa ei ole tiedossa.

ETELÄ-PÄIJÄT-HÄMEEN

LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA 2007



RAMBOLL

Hämeen tiepiiri • Artjärven kunta • Asikkalan kunta • Hollolan kunta
Kärkölän kunta • Lahden kaupunki • Nastolan kunta • Orimattilan kaupunki

LIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

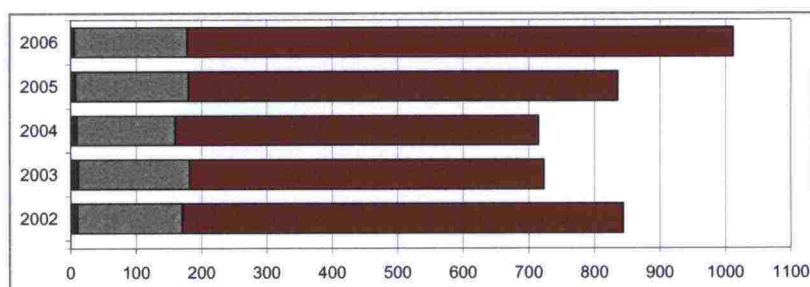
Liikenneonnettomuudet

Etelä-Päijät-Hämeessä tapahtuu vuodessa keskimäärin 850 onnettomuutta vuodessa, joista keskimäärin 190 johtaa kuolemaan tai loukkaantumiseen.

Onnettomuuksista yleisimpiä ovat olleet

- Yksittäisonnettomuudet (30 %)
- Risteämisonnettomuudet (10 %)
- Peräajajaono-onnettomuudet (9 %)

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrän kehitys Etelä-Päijät-Hämeen kunnissa v. 2002 – 2006 (lähde: Tilastokeskus).

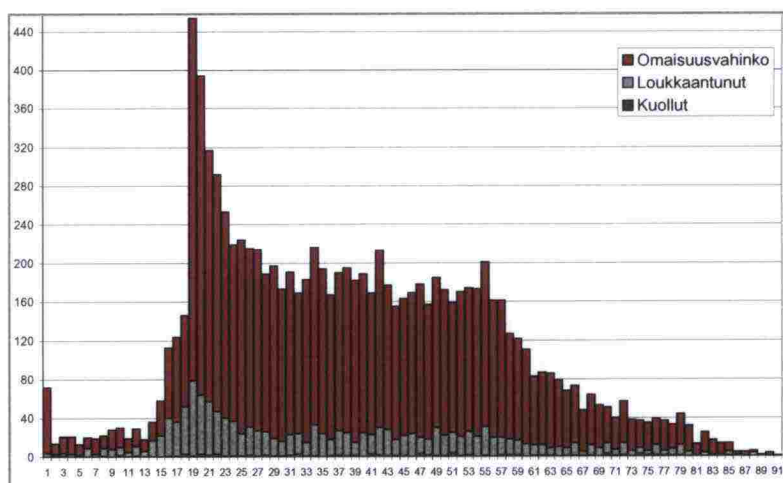


Suurin osa henkilövahinkoon johtaneista liikenneonnettomuuksista tapahtui kesällä. Keväällä sattuu vuodenaajoista vähiten onnettomuuksia.

Useimmiten onnettomuuksissa on osallisena nuori, 18–20-vuotias tuore kuljettaja. Myös mopoikäisillä 15-vuotiailla on kohonnut riski joutua onnettomuuteen. Vanhemmiten vakavien onnettomuuksien suhteellinen osuus lisääntyy.

Alueella tapahtuneiden onnettomuuksien kustannukset ovat vuosittain noin 68,3 Me, josta kuntien osuus on noin 12 Me.

Suunnittelualan onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakama vuosilta 1997–2006 (lähde: poliisin tilastot/ Tiehallinto).



Liikenneturvallisuusongelmat alueen kunnissa

Onnettomuusanalyysin, keskusteluiden, kyselyiden sekä asiantuntija-arvion perusteella alueen pahimmat liikenneturvallisuusongelmat ovat:

- Ylinopeudet
- Asenteet liikenteessä
- Päihteiden käyttö
- Kevyen liikenteen tien ylitysten turvattomuus
- Huonot näkemät liittymissä
- Paljon nuorten liikenneonnettomuuksia (18–20 -vuotiaat)
- Liikenneturvallisuustyö organisoimatta
- Yksittäisonnettomuudet suurin yksittäinen onnettomuusluokka
- Vt 12:llä paljon onnettomuuksia

LIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

Valtakunnallinen, läänin ja seudulle asetettu pitkäaikainen liikenneturvallisuusvisio on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Jatkossa toteutettavan seudun liikenneturvallisuustyön tulisi lisäksi tarjota kaikille seudun asukkaille valmiudet seviytyä liikenteessä. Täsmennetyt seudun liikenneturvallisuuden parantamistavoitteet perustuvat onnettomuusanalyysin, liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen nykytilan analyysin sekä asiantuntijakeskustelujen tuloksiin. Tavoitteet ovat osa seudullisesti hyväksyttyjä toimenpidesuunnitelmia:

- Jatkuvan ja aktiivisen liikenneturvallisuustyön seurantajärjestelmän aikaan saaminen
- Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Ajonopeuksien alentaminen
- Liikenneturvallisuusmyönteisten asenteiden edistäminen
- Alkoholin aiheuttamien haittojen vähentäminen liikenteessä

Asetettuihin tavoitteisiin pyritään toteuttamalla suunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä sekä ottamalla liikenneturvallisuustyö osaksi laajempaa kuntien turvallisuussuunnittelua sekä kuntien riskienhallintaa.

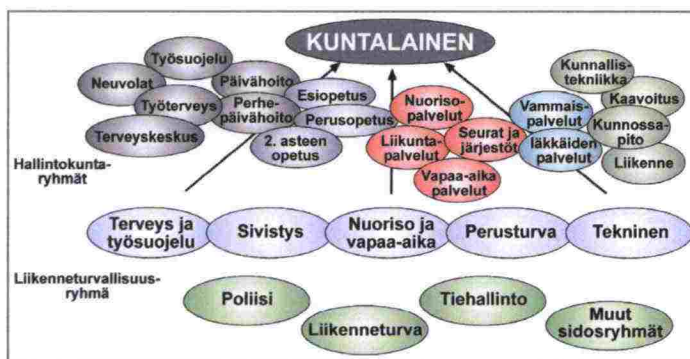
LIKENNETURVALLISUUSTYÖN KEHITTÄMINEN

Liikenneturvallisuustyötä kehitetään kuntakohtaisissa sekä seudullisessa liikenneturvallisuusryhmässä. Seudullisessa ryhmässä on edustaja jokaisesta suunnittelualueen kunnasta

Liikenneturvallisuusryhmän tehtäviä ovat:

- Työn organisointi kunnassa ja vastuun jakaminen
- Tavoitteiden asettaminen ja painopisteiden määrittäminen sekä tarkistaminen vuosittain
- Toimintasuunnitelmien laatimisesta ja toteuttamisesta huolehtiminen
- Liikenneturvallisuustilanteen ja liikenneturvallisuustyön seuranta
- Tiedottaminen sekä kaupungin hallinnon sisällä että ulospäin kuntalaisille
- Esittää rahoituskehykset toiminnalle

Liikenneturvallisuustyön organisointi suunnittelualueella.



Liikenneturvallisuustyö hallintokunnissa

Käytännön tasolla työ tehdään hallintokunnissa jokapäiväisessä kanssakäymisessä kuntalaisten kanssa. Hallintokuntien edustajat laativat vuosittain liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat. Toiminnansuunnittelussa pyritään siihen, ettei liikenneturvallisuustyö vaatisi erillisiä raha- tai henkilöresursseja, vaan se olisi osa hallintokunnan muuta toimintaa. Tavoitteiden saavuttamisessa korostuu yhteistyö eri hallintokuntien kesken sekä sidosryhmien ja seudun kuntien kanssa.

LIIKENNEYMPÄRISTÖN PARANTAMINEN

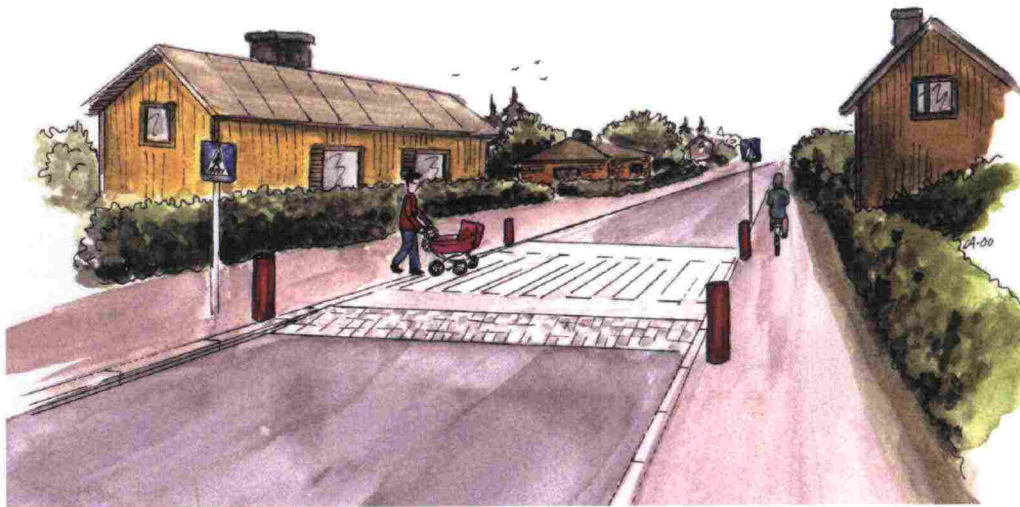
Liikenneympäristön turvallisuutta voidaan parantaa maankäytön suunnittelun avulla, kehittämällä liikenneverkkoa ja liikennejärjestelyjä tie- ja liikenneteknisin sekä ohjaustoimenpitein ja tehostamalla kunnossapitoa. Liikennejärjestelyjä voidaan parantaa verkollisilla tai yksittäisiin ongelmakohtiin kohdistettavilla toimenpiteillä. Toimenpiteet voivat kohdistua laajaan alueeseen, useisiin samanlaisia toimenpiteitä vaativiin kohteisiin samanaikaisesti tai yksittäiseen tiejaksoon, tienkohtaan, piha-alueeseen tai liittymään.

Toimenpideohjelmassa esitetyt toimenpiteet on kohdistettu kohteisiin, joissa on tapahtunut paljon onnettomuuksia tai koettu ongelmalliseksi. Niiden toteuttamisesta vastaavat sekä kunnat että Tiehallinto.

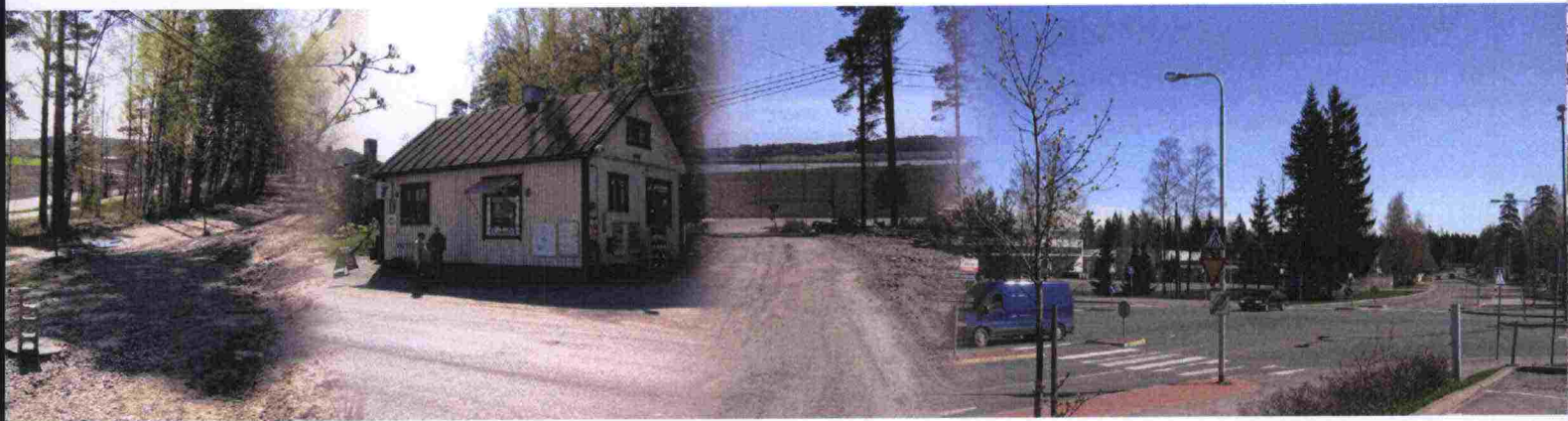
Seuraavat toimenpiteet ovat Etelä-Päijät-Hämeen alueella tärkeimpiä:

- Liittymien turvallisuuden parantaminen liittymäjärjestelyin
- Kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- Kadunylitysten turvallisuuden parantaminen
- Liikenteen rauhoittamistoimenpiteet taajamassa

Suuremmat maanteitä koskevat hankekokonaisuudet kuten Lahden Eteläinen ohitustie (V12) sekä valtatie 24 kehittäminen välillä Lahti-Vääksy toteutetaan Tiehallinnon laatimien suunnitelmien ja aikataulujen mukaisesti.



Lisätietoja: Tiehallinto Hämeen tiepiiri, kunnat



Etelä-Päijät-Hämeen liikennesuunnitelmaraportti on luettavissa kokonaan osoitteessa www.tiehallinto.fi/hame

TIEH 1000167